



Lasten huomioiminen Suurpellon alueen ympäristö- ja liikennesuunnittelussa vanhempien kokemana

Rissanen, Reija

2012 Otaniemi

Laurea-ammattikorkeakoulu
Laurea Otaniemi

Lasten huomioiminen Suurpellon alueen ympäristö- ja liikennesuunnittelussa vanhempien kokemana

Reija Rissanen
Sosiaalialan koulutusohjelma
Opinnäytetyö
Toukokuu, 2012

Reija Rissanen

Lasten huomioiminen Suurpellon alueen ympäristö- ja liikennesuunnittelussa vanhempien kokemana

Vuosi 2012

Sivumäärä 67

Liikenneväylät ovat merkittävä osa lapsen kasvu ympäristöä, mutta samalla ne saattavat rajata lapsen elinpiirin tietylle alueelle. Lähes koko liikenne ympäristömme kun on suunniteltu aikuisen tarpeita varten. Lasten liikenteeseen liittyvä käyttäytyminen on myös hyvin erilaista kuin aikuisilla. Lapsi ei kykene kohoamaan oman ikänsä ja kehitysasteensa yläpuolelle. Tämän seurauksena lasten omaehtoisen liikkumisen mahdollisuudet ovat viime vuosikymmenien aikana kaventuneet.

Liikenneonnettomuudet ja niistä aiheutuvat haitat ovat yksi pahimpia lasten terveyden riskitekijöistä. Lasten liikenneturvallisuudesta vastaavalla työllä on viime vuosina pyrittykin siihen, ettei yhdenkään lapsen tarvitsisi kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Tämä onkin luonut uusia työvälineitä paikalliseen liikenneturvallisuustyöhön ja lasten liikenneonnettomuuksien ennaltaehkäisyyn. Myös liikennekasvatuksella on tärkeä osansa tässä työssä. Olisi tärkeää, että myös lasten omia käsityksiä huomioitaisiin liikennesuunnittelussa yhä enemmän.

Opinnäytetyö on toteutettu osana Koului-hanketta, joka sijoittuu Espoon Suurpellon alueella toteutettavaan kehittämistyöhön. Muutamilla alueen vanhemmilla oli herännyt huoli lastensa turvallisuudesta liikkua Suurpellossa. Opinnäytetyön tarkoituksena oli tämän pohjalta selvittää tarkemmin Suurpellossa asuvien vanhempien käsityksiä siitä, miten he näkevät ja kokevat alueen liikennejärjestelyt sekä ympäristön erityisesti lapsien kannalta.

Opinnäytetyössä on käytetty tiedonkeruun menetelmänä puolistrukturoitua haastattelua, joka purettiin aineistolähtöisellä sisällönanalyysillä. Lähestymistapana on käytetty palvelumuotoilun innovatiivista itsedokumentointiin perustuvaa työtapaa sekä yhteisöpajatyöskentelyä, jonka tarkoituksena oli päästä yhdessä keskustelemaan ja syventämään ajatuksia sekä pohtimaan erilaisia ratkaisuja. Yhteisöpaja on purettu videoanalyysillä. Työskentelyn taustalla on Tanskassa kehitetty Bikva-malli, jonka mukaan asukkaiden kokemukset ja näkemykset kyseisestä aiheesta viedään eteenpäin kehittämisestä ja suunnittelemisesta vastaaville henkilöille.

Suurimmat ongelmat Suurpellon liikenneturvallisuudessa eivät liittyneet työmaista aiheutuviin ongelmiin. Pysäköintialueiden puutteesta ja pysäköinnistä on muodostunut suuri ongelma alueella. Vanhemmista säädetyt nopeusrajoitukset olivat hyvät, mutta kokivat, että niitä ei noudateta jos ei ole pakko. Positiivisena asiana vanhemmat kokivat Suurpellon laajan kevyen liikenteen väylien verkoston ja puistoväylät. Suurpellon hajautettu rakennustapa, väljyys ja laajat viheralueet lisäävät myös ehdottomasti alueen turvallisuutta. Paras tapa ottaa lapset huomioon alueen suunnittelussa on vanhempien mielestä leikkipaikat, joita onkin Suurpellossa paljon. Vanhempien mielestä on tärkeää, että liikenneturvallisuusasioita käsitellään ja vastuu jaetaan kaikkien lapsen kasvatuksesta vastuussa olevien ihmisten kanssa. Keskeiseksi aiheeksi muodostui myös aikuisen mallina oleminen liikuttaessa liikenteessä.

Asiasanat: Liikenneturvallisuus, liikennekasvatus, lapset ja liikennesuunnittelu, liikkumisen rajoittaminen

Reija Rissanen

Considering children in environmental and traffic planning in Suurpelto as experienced by parents

Year 2012

Pages

67

Transport facilities are an important part of a child's growth environment, but at the same time they restrict a child's living environment to a given area. Almost the entire traffic environment has been designed for the needs of adults. Children's traffic-related behavior is also very different from that of the adults. The children are not able to rise above their age and stage of development. As a result, children's self-movement possibilities have become narrowed in recent decades.

Road accidents and the resulting problems are one of the worst children's health risk factors. The work regarding children's road safety in the recent years is aimed to ensure that no child should die or be seriously injured in traffic. This idea has created new tools for local road safety and for preventing children's road accidents. Traffic education has played an important role in this work. It is important that children's own perceptions would be reflected in traffic planning.

This thesis has been carried out as a part of Koulii-project that is located in Espoo Suurpelto region. Some of the parents had growing concerns of their children's safety when moving in the Suurpelto region. The objective was to find out more details from Suurpelto region's parents, their ideas of how they perceive and experience the area in terms of traffic and environment, in particular regarding their children.

A semi-structured interview has been used as a data collection method in this thesis. The material was analysed by content analysis. The approach used has been service design self-documentation, an innovative way of working, and community-based workshop activities, the purpose of which was to get together and discuss further development ideas and to consider a range of solutions. The community workshop was analysed by video analysis. The background of the work is the BIKVA-model which is developed in Denmark. The idea of this was to discuss the themes collected from the parents with those responsible for planning.

The biggest problems in the Suurpelto road safety were not related to the problems of construction sites. Parking areas and the lack of parking space has become a major problem in the region. The parents considered that the speed limits were good, but felt that they are not followed if not necessary. The parents experienced positively the extensive network of pedestrian and bicycle trails and park paths in Suurpelto. Suurpelto's decentralized style of construction, spaciousness, and the wide open spaces will also increase the security in the region. The parents think that the best way to take children into account in environmental planning is the play areas of which there are many in Suurpelto region. The parents think that it is important that road safety issues are addressed and the responsibility is shared by all those who are responsible for the upbringing of children.

Keywords: Road safety, traffic education, children and traffic planning, restriction of movement

Sisällys

1	Johdanto	7
2	Opinnäytetyön tausta	8
2.1	Koului-hanke	8
2.2	Opinnäytetyön tarkoitus ja tutkimuskysymykset	9
2.3	Aikaisempia tutkimuksia	10
3	Liikenneturvallisuus	11
3.1	Liikenneturvallisuustyö	11
3.2	Lasten liikenneonnettomuudet	13
3.3	Lapsiin kohdistuvat onnettomuus- ja terveysriskit liikenteessä	14
4	Liikennekasvatus	15
4.1	Liikennekasvatuksen ohjaus ja sisältöjä	16
4.2	Kodin liikennekasvatus	18
5	Lasten kehitys ja liikennekäyttäytyminen	19
5.1	Lapsen fyysinen kehitys	19
5.1.1	Näkö	19
5.1.2	Kuulo	20
5.1.3	Etäisyydet ja nopeudet	21
5.2	Lasten psyykinen kehitys	21
5.3	Lasten liikennekäyttäytyminen ja liikenteeseen liittyvät käsitteet	23
5.3.1	Lasten liikennekypsyys	24
5.3.2	Sisäiset mallit	25
5.3.3	Liikenteeseen liittyvien käsitteiden suhteellisuus	27
5.3.4	Lapsi ja liikennemerkit	27
5.3.5	Tien ylitys	28
6	Lasten liikkumisen rajoittaminen	30
7	Kohti lapsen näköistä liikennejärjestelmää	33
8	Tutkimusmenetelmien kuvaus	35
8.1	Haastattelu tiedonkeruumenetelmänä	36
8.2	Palvelumuotoilu opinnäytetyön lähestymistapana	36
8.3	Bikva-malli	38
8.4	Tiedonhankinnan kuvaus	39
9	Aineiston analyysimenetelmät	40
9.1	Sisällönanalyysi	40
9.2	Videoanalyysi	40
9.3	Aineiston analyysin kuvaus	41
10	Opinnäytetyön tulokset	42
10.1	Suurpellon turvallisuusongelmat ympäristössä ja liikenteessä	42

10.2	Vanhempien ajatuksia lasten liikennekasvatuksesta.....	48
10.3	Suurpellon alueen leikittävyys ja perhettä tukeva ympäristö.....	50
10.4	Lasten turvallisen liikkumisen aineksia Suurpellossa	51
11	Opinnäytetyön eettisyys ja luotettavuus	52
12	Tulosten tarkastelua.....	54
	Lähteet	60
	Kuvat	62
	Liitteet.....	63
	Liite 1 Esittely opinnäytetyöstä	63
	Liite 2 Haastattelukysymykset.....	64
	Liite 3 Suostumus tutkimukseen osallistumisesta	65
	Liite 4 Tulosten koonti	67

1 Johdanto

Toteutin opinnäytetyöni osana Koului - hanketta, joka sijoittuu Espoon Suurpellon alueella toteutettavaan kehittämistyöhön. Koko asuinalue on vielä täysin rakennusvaiheessa ja työmaat sekä isot koneet estävät monin paikoin vapaan liikkumisen alueella. Muutamilla alueen vanhemmilla oli jo herännyt huoli lastensa turvallisuudesta liikkua Suurpellossa. Tästä syystä halusinkin lähteä selvittämään tarkemmin vanhempien käsityksiä siitä, miten Suurpellon alue näyttäytyy heille lapsen turvallisuuden kannalta. Lähes koko elinympäristömme kun on suunniteltu aikuisen tarpeita varten, minkä vuoksi myös liikenneympäristö on lapsen näkökulmasta katsottuna haasteellinen.

Opinnäytetyön teoreettisessa viitekehyksessä tarkastelen lasten liikenneturvallisuutta erilaisten liikennesuunnitelmien, liikenteen riskitekijöiden ja lasten liikenneonnettomuuksien kautta. Pohdin myös sitä, miten lapset voitaisiin ottaa yhä enemmän huomioon ja mukaan liikenteen suunnitteluun. Tämän jälkeen kerron liikennekasvatuksesta ja sen toteuttamisesta, josta voisi olla hyötyä myös Suurpellon alueella. Erityisen merkitykselliseksi ja mielenkiintoiseksi koen lasten kehityksestä ja liikennekäyttäytymisestä kertovan osuuden, sillä sen kautta muodostuu lukijalle ymmärrys siitä, miten lapset todella kokevat ja näkevät liikenteen kehitystasostaan käsin. Lopuksi käsittelen vielä sitä, miten lasten liikkumista joudutaan rajoittamaan vanhempien kokiessa liikenne liian vaaralliseksi. Teoreettisen viitekehyksen on tarkoitus johdattaa lukija lasten liikenneturvallisuutta koskevaan tietoon sekä auttaa ymmärtämään sen vakavuus ja tärkeys. Monet lähteinä käytetyistä tutkimuksista ja teoksista ovat jo melko vanhoja, mutta 2000-luvulla tehtyä aineistoa on saatavilla hyvin niukasti ja suurin osa näistäkin lähteistä pohjaa vanhoihin tutkimuksiin. Tästäkin syystä koen, että aiheeseen liittyvien uusien tutkimusten tekeminen olisi tarkoituksenmukaista.

Käytän opinnäytetyössäni tiedonkeruumenetelmänä puolistrukturoitua haastattelua ja lähestymistapana palvelumuotoilun innovatiivista, luovaa menetelmää, visuaalista päiväkirjaa, joka on itsedokumentointiin perustuva työtap. Kaiken taustalla on kuitenkin Tanskassa kehitelty Bikva-malli, jonka mukaan asukkaiden kokemukset ja näkemykset kyseisestä aiheesta viedään eteenpäin Suurpellon kehittämisestä ja suunnittelemisesta vastaaville henkilöille. Kehittämistyöhön osallistuvien vanhempien lapset ovat iältään puolesta vuodesta kouluikään ja heistä osa on asunut alueella jo ensimmäisten talojen valmistuttua kun osa on puolestaan vasta muuttanut alueelle. Keräsin osallistujia mukaan esimerkiksi muutamien yhteyshenkilöiden kautta sekä kyselin heitä mukaan erilaisista Suurpellossa järjestetyistä tapahtumista. Haastatteluiden tarkoituksena oli ikään kuin johdattaa haastateltavat aiheeseen ja antaa heille työkalut jatkotyöskentelyyn sekä saada myös jonkinlaista tietoa haastateltavien aiheeseen liittyvistä näkemyksistä. Tämän jälkeen oli vuorossa itsenäisen työskentelyn vaihe, jolloin vanhem-

mat pääsivät paremmin tarkastelemaan aiheeseen liittyviä tilanteita ja ajatuksiaan ymmärtäessään jo millaisiin kysymyksiin halutaan vastauksia. Vanhemmat saivat halutessaan kirjata kokemuksiaan lasten liikenneturvallisuudesta kuvien ja tekstien avulla päiväkirjaan. Itsenäisen työskentelyn tarkoituksena oli saada vanhemmat näkemään ympärillään olevia arkisia asioita ja käsittelemään omia kokemuksia niin, että ne välittyvät myös muille kehittämistyöhön osallistuville. Lopuksi kokoonnuimme vielä yhteiseen työpajaan, jossa keskustelimme aiheesta ja kokosimme isolle Suurpeltoa kuvaavalle kartalle kuvia alueesta, sen hyvistä ja huonoista puolista. Yhteisöpajan tarkoituksena oli päästä yhdessä keskustelemaan ja jakamaan ajatuksiin sekä pohtimaan erilaisia ratkaisuja.

2 Opinnäytetyön tausta

Tässä luvussa kerrotaan Koului-hankkeesta, jonka kautta löydettiin opinnäytetyön aihe sekä Suurpellon alueesta ja muutamista aikaisemmin samaan aiheeseen liittyvistä tutkimuksista, jotta lukijalle muodostuu käsitys työn taustoista ja lähtötilanteesta. Lopuksi esitellään opinnäytetyön tarkoitus ja tutkimuskysymykset.

2.1 Koului-hanke

Opinnäytetyö on toteutettu osana Koului-hanketta, joka on Espoon seudun koulutusyhtymä Omnian ja Laurea-ammattikorkeakoulun yhteisprojekti. Sen tarkoituksena on parantaa ammatillisen toisen asteen ja ammattikorkeakoulun yhteistyötä, innovaatio-osaamista ja aluekehitystyön laatua. Hankkeessa palvelujen innovointi kohdentuu Suurpeltoon, jonka rakentamisessa tavoitellaan viihtyisyyttä, ekologisuutta sekä työn, perheen ja vapaa-ajan yhdistämistä. Suurpelto toimii LivingLab-ympäristönä, jossa opettajat, opiskelijat ja alueen toimijat kehittävät ja kokeilevat elämäntapaa ja tilanteeseen sopivia palveluja ja tuotteita vuorovaikutuksessa käyttäjien kanssa. Projekti edistää toimijoiden välistä verkostoitumista ja yhteistyötä sekä tuottaa tutkimustietoa. (Suurpelto.fi. 2011.)

Suurpelto on kaavoitettu Henttaan ja Mankkaan väliselle alueelle Espoossa. Suurpellon tavoitteena on muodostua 10 - 15 vuoden aikana uusi innovatiivinen asuin, koulutus- ja yritysympäristö. Asuntoja tulee olemaan noin 10 000 asukkaalle ja niitä on kerrostaloista pientaloihin omistus-, osaomistus-, vuokra- ja asumisoikeusasuntoina. Tällä hetkellä valmiina on noin 375 asuntoa ja rakenteilla 632 asuntoa, joista osa valmistui jo syksyn 2011 aikana. Vuoden 2012 loppuun mennessä on Suurpellossa arvion mukaan noin 2000 asukasta. Ensimmäinen päiväkoti on toiminnassa ja Opinmäen koulun hankesuunnittelu on käynnissä. Suurpellon uuden kaupunkialueen rakennusprojekti on tällä hetkellä pääkaupunkiseudun suurin. Tällä hetkellä alueella käykin aikamoinen kuhina, sillä rakennettavia alueita on paljon ja seitsemästä kaava-alueesta vasta kahdella ensimmäisellä alueella rakennetaan asuntoja. Alueen visio on laadittu 2000-luvun alkupuolella asukasyhteistyössä ja tulevaisuuden visioon kuuluu elinikäinen oppiminen,

kansainvälisyys, perhekeskeisyys, kestävä kehitys ja uudet palvelukonseptit. Suurpellon kohderyhminä ovat lapsiperheet, +50-vuotiaat, kansainväliset, opiskelijat sekä yritysmaailma. (Suurpelto.fi. 2011.)

Kävin itse Suurpellossa useaan otteeseen syksyllä ja keväällä hieman kuvaamassa muutamia alueita pitäen silmällä lasten liikenneturvallisuutta. Ensimmäisestä kuvasta (Kuva 1) näkee kuinka kyseisellä tiellä kulkeminen lasten kanssa on vaarallista, koska autoja on pysäköity kevyen liikenteen väylälle, jolloin joudutaan kävelemään autotiellä. Lisäksi autoilijoiden on mahdotonta nähdä pieniä lapsia pysäköityjen autojen takaa. Toinen kuva (Kuva 2) on otettu nosturiautosta, joka tukki kokonaan muutaman jalankulkuväylän. Lisää vastaavanlaisia ongelmia esiintyi koko alueella. Kolmas kuva (Kuva 3) on otettu yhden kävelytien varresta, jonka toisella puolella rakennetaan taloja. Urakoitsijat ovat unohtaneet vaarallisen näköisen johdon aivan lasten ulottuville. Olisikin hyvä jos myös rakennuttajat ehtisivät pohtia lasten turvallisuutta kiireisen työnsä lomassa. Lisäksi olisi hyvä pohtia erityisesti sitä, miten lapset erilaiset tilanteet ja koneet kokevat. Onko turvallista päästää lapsi kulkemaan yksin alueella, jolla aikuisenkin on haastavaa liikkua?

2.2 Opinnäytetyön tarkoitus ja tutkimuskysymykset

Opinnäytetyön tarkoituksena on selvittää Suurpellossa asuvien vanhempien käsityksiä siitä miten he näkevät ja kokevat alueen liikennejärjestelyt sekä ympäristön erityisesti lapsien kannalta. Tavoitteena on, että vanhemmat saavat kokemuksen siitä, että heidän ilmaisemiltaan asioilla on merkitystä ja heillä on mahdollisuus vaikuttaa siihen, miten alue rakentuu sekä muokkautuu. Haastatteluilla on tarkoitus saada vain alustava käsitys vanhempien näkemyksistä ja myöhemmin toteutettavassa yhteisöpajassa entisestään syventää heidän näkemystään aiheesta. Tämän jälkeen yhteisesti käsitellyt ja esiin nousseet asiat on tarkoitus viedä eteenpäin Suurpellon kehittämisestä vastaaville henkilöille Bikva-mallin mukaisesti, jolloin erityisesti konkretisoituu se, mitä myönteisiä ja kielteisiä asioita alueella on ja miten niihin voidaan vaikuttaa tai miten viedä niitä edelleen eteenpäin. Lisäksi teoriaosuus ja etenkin lasten kehitystä ja liikennekäyttäytymistä käsittelevä osuus on hyödyllinen tietopaketti kaikille suunnittelijoille ja myös monille muille, jotka eivät työssään välttämättä tule ottaneeksi huomioon lasten tarpeita, vaikka heidän tekemänsä ratkaisut näitä koskeekin.

Tutkimuskysymykseni olivat:

- Miten lapset on huomioitu Suurpellon ympäristö- ja liikennesuunnittelussa?
- Millaisia liikenneturvallisuusongelmia Suurpellossa on?
- Millaista lasten liikennekasvatuksen tulisi olla?

Tutkimuskysymykset tulivat erityisesti haastattelukysymyksissä esiintyvistä teemoista.

2.3 Aikaisempia tutkimuksia

Lasten liikenneturvallisuutta ja -kasvatusta on tutkittu jo 1960-luvulta lähtien, mutta suurin osa ainakin Suomessa tehdyistä tutkimuksista on jo melko vanhentuneita. Tuoreita 2000-luvulta tehtyjä tutkimuksia ei juurikaan löydy ja moni niistäkin perustuu vanhoihin lähteisiin. Helsingin yliopistossa on tutkittu mm. liikennekasvatuksen toteuttamista 3 - 6 -vuotiaiden päiväkotiryhmissä, lastentarhanopettajien asennoitumista esikouluikäisten liikennekasvatukseen ja tehty kodin liikennekasvatukseen liittyvän oppimateriaalin evaluointia. Jyväskylässä on puolestaan toteutettu tutkimus toisluokkalaisten lasten liikennekäyttäytymisestä ja -käytöksistä sekä liikenneasenteista ja -tiedoista.

Liikenneturva on julkaissut muutamia tutkimuksia esimerkiksi perheen toiminnasta ja lapsen turvallisuudesta, liikennekasvatuksen asemasta ja Liikenneturvan mahdollisuuksista tukea liikennekasvatusta lastentarhanopettajien koulutuslaitoksissa. Lapsiin ja liikenteeseen liittyen on pidetty myös erilaisia seminaareja. Vuonna 1997 Liikenneturva teetti kyselyn päiväkotilasten vanhemmille osana perheprojektia. Kyselyssä oli mukana kaikki läänit, 29 kuntaa ja 41 päiväkotia. Kyselyn perusteella voitiin todeta, että lasten liikenneturvallisuuteen liittyi monia ongelmia ja yleinen mielipide oli, että lasten asuinympäristön liikenneturvallisuuteen ei oltu tyytyväisiä ja koettiin, että sitä ei oteta riittävästi huomioon. Vanhempia huolestutti erityisesti autojen suuri nopeus ja nopeusrajoitusten ylittäminen sekä vilkas, kova liikenne. Lisäksi mietitytti kadun ylitys ja lasten arvaamattomuus. Suurimpana ongelmapaikkana pidettiin kotikatua ja toisena lähiympäristön risteystä. Moni totesi, että usein ongelmien takia jouduttiin jopa voimakkaasti rajoittamaan lasten liikkumista. Ratkaisuna ongelmiin vanhemmat tarjosivat lasten opastamista ja neuvontaa, nopeuksien rajoittamista sekä muita ympäristökorjauksia. Lähes 90 % vastaajista piti erittäin tärkeänä, että päiväkodeissa käsitellään liikenneturvallisuusaiheita, erityisesti tien tai kadun ylitystä ja jalankulun sääntöjä. (Heinonen 1997, 8 - 11.) Lasten liikkumisen rajoittamiseen ja liikenteen aiheuttamiin riskeihin on kiinnitetty kansainvälisestikin huomiota ja aiheesta on tehty muutamia tutkimuksia, joiden kautta voidaan todeta, että lasten omaehtoisen liikkumisen mahdollisuudet ovat viime vuosikymmenien aikana kaventuneet huomattavasti. (Aarnikko, Kyttä, & Myllymäki 2002, 24 - 26.)

Näiden tutkimusten lisäksi yhtenä erityisesti lasten liikennekäyttäytymistä tutkineena uranuurtajana voidaan pitää ruotsalaista Stina Sandelsia. Hänen tutkimusryhmänsä toiminta on lähtenyt liikkeelle erityisesti kysymyksistä siitä, mitkä ovat pikkulasten (2 - 7-vuotiaat) vaikeudet heidän liikkeessään yksin liikenteessä, millaista liikenneopetusta lapset saavat ja kuinka paljon saamastaan opetuksesta pikkulapset oikeastaan kykenevät omaksuma. Tutkimusten pohjalta voitiin todeta, että lasten liikenteeseen liittyvä käyttäytyminen ja ymmärrys siitä olivat hyvin erilaiset kuin aikuisilla. Lapsi ei yksinkertaisesti kykene kohoamaan oman ikänsä ja kehitysasteensa yläpuolelle. Lapsen kun on jo pienen kokonsa takia hankala havaita

kaikkia tilanteista ja lisäksi muiden tiellä liikkujien voi olla vaikea havaita heitä. Lisäksi lapsilla on jo riittävästi työtä päästä esimerkiksi kadun yli kaatumatta, jolloin heidän on vaikea enää kiinnittää huomiota ympärillä olevaan liikenteeseen. Lapsen huomio saattaa myös kiinnittyä kohteisiin jotka ovat liikenteen kannalta merkityksettömiä, kuten autojen väriin tai siihen, mitä tien toisella puolella tapahtuu. Heikkoudet havainto- ja tajuamiskyvyssä vaikuttavat myös siihen, miten lapset näkevät, kuulevat ja osaavat arvioida esimerkiksi nopeuksia. Sandels tutki tutkimusryhmänsä kanssa lisäksi sitä, miten lapset ymmärtävät erilaisia liikennemerkejä ja liikenteeseen liittyviä käsitteitä. Monet liikennemerkit on tehty pelkästään aikuisten tarkoituksiin, jolloin lasten on hyvin vaikea ymmärtää niiden merkityksiä ja he saattavat jopa sekoittaa niitä keskenään. Lisäksi liikenteeseen liittyvien käsitteiden suhteellisuus on lapsille lähes käsittämätöntä, sillä heidän on helpompi oppia sellaista, mikä aina on samanlaista, ehdoton sääntö. (Sandels1966, 2 - 12.)

3 Liikenneturvallisuus

Liikenneturvallisuus on laaja ja monialainen käsite joka pitää sisällään sekä liikenteeseen liittyvien ongelmien kartoittamista että niiden ehkäisyyn keskittyvää työtä. Esimerkiksi UNICEFin vuonna 2001 julkaiseman raportin mukaan kehittyneissä markkinatalousmaissa 1 - 14-vuotiaiden tapaturmaisista kuolemista noin 40 % aiheutuu liikenneonnettomuuksista. Tästä syystä työskentely turvallisemman liikenteen puolesta on kuitenkin kiistatta merkityksellistä ja ihmisten elämänlaatua parantavaa toimintaa.

3.1 Liikenneturvallisuustyö

Liikenneturvallisuustyön tarkoituksena on ehkäistä ennakolta liikenneonnettomuuksia sekä lieventää niiden seurauksia. Kokonaisvaltaisen liikenneturvallisuustyön kohteina ovat liikennenympäristöt, liikennöimisvälineet ja kaikki tienkäyttäjät. (Nieminen1982, 2.) Tällaisia ennaltaehkäiseviä toimenpiteitä ovat esimerkiksi liikenneturvallisuussuunnitelmat, joita voidaan laatia monilla eri tasoilla. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisema valtakunnan tason suunnitelma on näistä yleisesti kaikkein tunnetuin, mutta myös Tiehallinto, poliisi, alueelliset yhteistyöelimet, esimerkiksi seutukunnat, kunnat ja myös yritykset ja organisaatiot laativat omia liikenneturvallisuussuunnitelmiaan. (Kalenoja, Pöllänen, & Rautiainen2006, 26.)

Päiväkoteihin liikenneturvallisuustyö ei yleensä ulotu yhtä suunnitelmallisena ja ohjattuna toimintana kuin esimerkiksi kouluihin. Tulevaisuudessa kuntien esiopetussuunnitelmissa tulisi-kin aiempaa selvemmin kuvata liikenneturvallisuustyön tavoitteet ja laatia kuntakohtaisia suosituksia ja ohjeita enakoivan liikenneturvallisuustyön ohjaamiseksi. Esimerkiksi lasten haku- ja saattotilanteet, pimeässä liikkuminen, turvalaitteiden käyttö ja liikennekäyttäytymis-

nen ovat ajankohtaisia esiopetuksessa huomioon otettavia asioita. (Kalenoja, Pöllänen & Rautiainen2006, 74.)

Koko Suomea koskeva valtakunnallinen liikenneturvallisuussuunnitelma uudistetaan noin viiden vuoden välein. Suunnitelman laatii Liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunta, jonka viimeisin suunnitelma on nimeltään Tieliikenteen turvallisuus 2006 - 2010 (LVM 2005). Tämä suunnitelma on aiemmista suunnitelmista poiketen nimetty erityisesti tieliikenteen turvallisuutta käsitteleväksi, vaikka myös aiemmissa suunnitelmissa pääpaino on ollut selkeästi samansuuntainen. Uusimmassa liikenneturvallisuussuunnitelmassa keskitytään kuuteen pääteemaan, joista erityisesti jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden onnettomuudet asutuskeskuksissa liittyy lasten ja nuorten liikenneturvallisuustyöhön. (Kalenoja, Pöllänen & Rautiainen2006, 27.) Liikenneturvallisuussuunnitelmassa todetaan, että ”lasten monipuolisella liikennekasvatuksella luodaan heille edellytykset selviytyä liikenteessä, huolehtia terveydestään ja toimia aktiivisina liikenteeseen vaikuttavina kansalaisina. Suomessa noudatetaan elinikäisen liikennekasvatuksen periaatetta, joka koskee kaikkia ikä- ja tienkäyttäjryhmiä. Koulujen liikenneturvallisuutta parannetaan vapaaehtoisilla koulukohtaisilla liikennesuunnitelmissa, jotka kattavat koulumatkojen ja kouluympäristön turvallisuuden sekä liikennekasvatuksen. Suunnitelmat tulisi tehdä osaksi kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmia. Niiden laatimiseksi kouluille tarjotaan suunnittelumalleja ja koulutusapua. Käytettävissä on mm. Turvalliset reitit kouluihin-hankkeen mallit. Alueellisella kampanjoinnilla ja koulutuksella lisätään ihmisten turvallisuustietoisuutta ja tarjotaan tietoja ja valmiuksia jalankulun, pyöräilyn ja mopon vaaratilanteiden välttämiseksi. Keskeisiä aiheita ovat liikennesäännöt, turvavarusteiden käyttö, kulkureittien turvallisuuskartoitukset sekä erilaiset pyöräilykampanjat. Niitä toteutetaan yhdessä Liikenneturvan, kuntien, poliisin, tiepiirien ja muiden paikallisten toimijoiden kesken.” (LVM 2005, Kalenoja, Pöllänen & Rautiainen2006, 27 - 28.)

Suomessa on perustettu myös erityisesti valtakunnallista liikenneturvallisuustyötä edistävä vapaaehtoisuuteen perustuva keskusjärjestö, Liikenneturva. Se toimii läheisessä yhteistyössä 56:den eri aloja edustavan jäsenyhteisön kanssa ja alan viranomaisten kanssa. Liikenneturvan toiminnasta säädetään lailla ja toimintaa valvoo liikenne- ja viestintäministeriö. Liikenneturva on mukana tukemassa liikenneturvallisuustyötä koko ihmisen elinkaaren ajan ja sen toiminta - alueita ovat erityisesti turvallisuusviestintä, liikenneturvallisuuskampanjat, kasvatustukijärjestelmän tukeminen, jatkokoulutusjärjestelmän ylläpitäminen, tutkimustoiminta ja alueellinen liikenneturvallisuustyö. Liikenneturvan kattavilla kotisivuilla on hyviä käytännön vihjeitä eri - ikäisten liikennekasvatustyön tueksi, ajankohtaista tietoa liikenneturvallisuudesta, uusimpia tutkimustuloksia ja tilastoja sekä monipuolista turvatietoa, niin jalankulkijoille kuin autoilijoille. (Kalenoja, Pöllänen & Rautiainen2006, 45 - 46.)

Liikenneturvalla on merkityksellinen rooli etenkin lapsiperheiden kohdalla elämänvaiheissa, joihin liittyy uuden tiedon tarvetta, esimerkiksi vastasyntyneen turvallinen kuljettaminen autolla ja koulunsa aloittavien koulumatkan harjoittelu. Liikenneturva onkin toimittanut jo pitkään lähes koko ikäluokan tavoittavaa tiedotusaineistoa näiden vaiheiden tueksi. Perheenjäsenten kiinnostus ja huolenpito toistensa turvallisuudesta muodostavat täten luontevan pohjan turvallisuustiedon välittämiseksi. Tosin vaikka lasten liikennekasvatuksessa vanhemmat ovat avainasemassa, on järjestelmällisellä kasvatus- ja valistustyöllä neuvoloissa, päivähoiton yhteydessä ja kouluissa keskeinen rooli. Sen avulla voidaan tukea vanhempia lasten liikennekasvatuksessa ja toteuttaa suunnitelmallista liikennekasvatusta jatkuvana osana kuntien hallinnonalojen perustoimintaa. (Huopalainen2000, 2 - 3.)

Liikenneturvallisuustyö on pitkäjänteistä työtä, eikä muutosta saada aikaan yhdessä yössä. Tämän hetkessä suoritteisuutta ja tehokkuutta korostavassa yhteiskunnassa siihen kohdistuu kuitenkin suuria vaatimuksia samalla resurssipulan uhatessa. Moni tuotettu materiaali on myös kehittämisen tarpeessa, sen tulisi olla kohdennetumpaa ja lähiympäristöön liittyvää. Oman lisähaasteensa tuo tietysti myös monialaisessa työssä eri tahojen yhteistyö. Työn koskiessa laajaa kohdejoukkoa on haastavaa tavoittaa kaikkia ja lisätä heidän tietouttaan. Tärkeää olisi saada erityisesti vanhemmat ja muut aikuiset ymmärtämään käyttäytymisensä vaikutukset ja mallina olemisen sekä saada tietous tavoittamaan myös maahanmuuttajat ja muut erityisryhmät. Valoa tulevaisuuden kehittämiseen tuo kuitenkin se, että liikenneturvallisuustyö on merkityksellistä ja sitä arvostetaan sekä se, että se on tuottanut tulosta. (Kalenoja, Pöllänen & Rautiainen2006, 61 - 62.)

3.2 Lasten liikenneonnettomuudet

Lähes koko elinympäristömme on suunniteltu aikuisen tarpeita varten, minkä vuoksi myös liikenneympäristö on lapsen näkökulmasta katsottuna haasteellinen. Liikenneonnettomuudet ovat yksi pahimmista lasten terveyden riskitekijöistä ja myös yleisimpiä lasten kuolemansyitä. (Rodes ym. 2005, Kalenogan, Pölläsen & Rautiaisen2006, 32 mukaan.) Lapsia kuolee ja loukkaantuu erityisesti henkilöautoissa matkustajina sekä jalankulkijoina ja pyöräilijöinä. Suurin osa lasten henkivahingoista tapahtuu päivällä, hyvissä olosuhteissa ja kesäkuukausina. (Liikenneturva2005, Kalenogan, Pölläsen & Rautiaisen2006, 33 mukaan.) Useimmiten vakavat onnettomuudet sattuvat lapsille lisäksi tutussa lähiympäristössä kotikatua tai tietä ylitettäessä. Tilastokeskuksen mukaan Suomessa on esimerkiksi viime vuosina liikenteessä kuollut vuosittain noin kolmekymmentä lasta ja loukkaantuneita on ollut vajaa tuhat (Huopalainen, M. 2000, 2). Tarkasteltaessa liikenneturvallisuustilannetta 1970-luvulta 2000-luvulle on lasten liikenneturvallisuus kuitenkin parantunut merkittävästi, mutta samoin kuin muidenkin ikäryhmien, on lasten liikennekuolemien määrä jähmettynyt samalle tasolle. (Pöllönen & Mäntynen2004, Kalenogan, Pölläsen & Rautiaisen2006, 33 mukaan.) Parantuneiden tilastojen katso-

taan johtuvan turvallisempien teiden lisäksi mm. lainsäädännöstä, nopeusrajoituksista ja liikenteen muusta rajoittamisesta, autojen kehittämisestä sekä sairaanhoidon kehittämisestä. (Aarnikko, Kyttä & Myllymäki 2002, 20). Ongelmana on kuitenkin se, että suuri osa lasten liikenneonnettomuuksista jää tilastojen ulkopuolelle, sillä vain poliisin tietoon tulleet liikenneonnettomuudet raportoidaan virallisissa tilastoissa, jolloin monet vain sairaalahoitoa tai terveyskeskuskäyntejä vaativat liikenneonnettomuudet eivät näy tilastoissa. (Huopalainen 2000, 2).

3.3 Lapsiin kohdistuvat onnettomuus- ja terveysriskit liikenteessä

Lasten ja nuorten kasvuympäristössä on tapahtunut suuria muutoksia viimeisten vuosikymmenten aikana. Kansainvälisissä vertailevissa tutkimuksissa on voitu osoittaa, että asuinalueiden suunnittelulla vaikutetaan suoraan lasten kohtaamiin riskeihin. Vanhemmilla asuinalueilla onnettomuusriski on kymmenkertainen verrattuna nykyaikaisiin alueisiin. Norjalaisessa tutkimuksessa analysoitiin alle 15-vuotiaille lapsille sattuvia onnettomuuksia noin viidelläkymmenellä eri asuinalueella. Neljällä turvallisemmalla alueella on sattunut kuusi onnettomuutta 10 000 lasta ja vuotta kohti. Sisäkaupunkialueilla, jotka ovat kaikkein vaarallisimpia, kymmenkertainen määrä lapsia on loukkaantunut liikenteessä. Turvallisimmiksi osoittautuivat viimeksi rakennetut alueet, missä lapset ja liikenne on hyvin erotettu toisistaan. (Liikenneturva 1997, 9.)

Useimmat lapsiperheet asuvat kuitenkin yhä liikenneintensiivisissä taajamissa. Autoilu tuo mukanaan suuria riskejä lasten ja nuorten fyysiselle, psyykkiselle ja sosiaaliselle terveydelle. Se esimerkiksi rajoittaa lasten mahdollisuuksia leikkiä ja tutkia ympäristössään, lisää lasten vaarantunnetta ja pelkoa matkalla esikouluun, kouluun ja vapaa - ajan harrastuksiin. Lisäksi lapset ovat erityisen herkkiä pakokaasuille, jotka edesauttavat erilaisten allergioiden syntymistä sekä aiheuttavat tulehduksia ilmatiehyissä. Täten pakokaasujen voidaankin ajatella olevan todellinen uhka lasten terveydelle. Tulevaisuudessa perustettavat pakokaasuvapaat vyöhykkeet tulevatkin olemaan tärkeä askel kohti pienempiä terveysriskejä lapsille. Lisäksi tällaiset vapaavyöhykkeet merkitsevät myös pienempää melua ja vähemmän onnettomuuksia. (Liikenneturva 1997, 9 - 10.)

Tampereen yliopiston teettämän tutkimuksen mukaan yhtenä alle kouluikäisten lasten suurimmista riskitekijöistä liikenteessä pidetään myös kokemattomuutta. Lapsen havainnot liikenteestä ja tietoisuus siihen liittyvistä vaaroista ja riskeistä eivät ole vielä kehittyneet siten, että lapsi kykenisi hahmottamaan liikenteen kokonaisuuden. Lapsen käyttäytyminen voi lisäksi olla yllätyksellistä ja kiinnostuksen kohteet vaihtua hyvinkin äkillisesti. (Kalenoja, Pöllänen & Rautiainen 2006, 56.) Lisäksi aikuinen luo omalla esimerkillään mallia, siitä miten liikenteessä tulee liikkua. Erityisesti aikuisten vääränlaiset käyttäytymismallit liikenteessä voivat yhtä lail-

la olla pienen lapsen riskitekijänä. Tästä syystä aikuisen tulee kiinnittää huomiota siihen miten itse liikenteessä käyttäytyy. Aikuisen tehtävänä on ohjata lasta turvallisesti liikenteessä, antaa oikeat mallit ja lähtökohdat turvalliseen liikkumiseen, opettaa käyttämään tarvittavia turvavälineitä oikein. (Kalenoja, Pöllänen & Rautiainen 2006, 56.)

Aikuiset saattavat lisäksi tietämättään lisätä liikenteen riskejä erityisesti koulujen läheisyydessä. Lisääntynyt kouluun saattaminen autolla lisää liikennettä koulujen läheisyydessä ja koulujen lähialueista tulee näin ollen entistä turvattomampia, jolloin vanhemmat eivät enää edes uskalla antaa lastensa kulkea kouluun jalan. Tällöin vanhemmat kulkevat lasten kanssa liikenteessä entistä harvemmin jalan tai pyörällä, jolloin lapsen kokemukset liikenneympäristöstä eivät pääse karttumaan ja lapselle luontainen tekemällä oppiminen vähenee. Vanhemmat saattavat ajatella suojelevansa lapsia toiminnallaan, mutta todellisuudessa vähentävät lasten itsenäistä liikkumista ja luovat entistä turvattomamman ympäristön. Lisäksi jos lapset eivät saa mahdollisuuksia tutkia ympäristöään ja liikkua vapaasti lähiympäristössään muiden lasten kanssa, heidän oppimisensa ja kehittymisensä estyy. (Kalenoja, Pöllänen & Rautiainen 2006, 56.)

4 Liikennekasvatus

Perinteisesti liikennekasvatus määritellään liikenneturvallisuustyön osa - alueeksi, jonka tavoitteena on vaikuttaa tienkäyttäjien liikennekäyttäytymiseen koulutuksen, valistuksen ja tiedotuksen keinoin. Liikennekasvatuksen tarkoituksena on, että lapsi oppii selviytymään yksin niissä tilanteissa, joissa hänen on tulevaisuudessakin selviydyttävä itsenäisesti. Liikennekasvatuksessa tulee lapselle opettaa myös, kuinka erottaa leikki- ja liikenneympäristö toisistaan sekä löytää niistä vaaralliset tilanteet ja paikat. Päiväkodissa annettavan liikennekasvatuksen tavoitteena on tutustuttaa lapsi lähiympäristöönsä ja opettaa lasta liikkumaan siinä turvallisesti ja oikeiden käyttäytymismallien mukaisesti. Esikouluikäisen opetukseen kuuluvat puolestaan ympäristössä liikkumisen taidot tulevan koulumatkan hallitsemiseksi. Liikennekasvatus on pitkäjänteistä ja haasteellista kasvatustyötä, jonka vaikutukset voivat näkyä vasta pitkänkin ajan päästä. (Kantola 1985 ja Kuisma 1991, Kalenolan, Pöllänen & Rautiainen 2006, 23 - 24 mukaan; Heikkinen-Peitsoma & Rautakivi 1981, Haasasen & Kokljuschkin 1997, 5 mukaan.)

Liikennekasvatuksen tulisi edetä lapsen kehityksen mukaan, siten että lapsen liikkumisen kasvaessa myös liikennekasvatuksen luonne muuttuu. Vauvaikäisenä vanhempien suojelulla on suurin merkitys, mutta jo kävelemään oppimisvaiheessa siirrytään suojelun piiristä valvontaan ja sitä kautta aina turvalliseen itsenäisen liikkumisen tukemiseen. Päiväkotiin siirryttäessä tulisi liikennekasvatuksen teemojen kulkea edelleen mukana jokapäiväisessä ohjelmassa. Päiväkotien olisi hyvä laatia liikennekasvatuksen runko- eli vuosisuunnitelma heti toimintakauden alussa. Suunnitelmassa tulisi hahmottua opetuksen jatkuvuus, ajankohtaisuus, materiaalihan-

kinnat ja eri yhteistyötahot. Liikennekasvatus lapsille tulisi aloittaa heti lukukauden alussa ja sitä tulisi toteuttaa koko toimintakauden ajan. Opetuksessa on syytä huomioida myös paikalliset olosuhteet ja vuodenaikojen vaihtelu. (Heikkinen-Peitsoma & Rautakivi1989, Eklundin & Laakson1993, 5 mukaan.)

Käsiteltäviä aiheita on mm. turvallinen käyttäytyminen jalankulkijana ja pyöräilijänä, lasten omakohtainen toiminta käytännön tilanteissa ja mahdollisesti esim. harjoittelu liikennepuistossa. Tarkoituksena ei ole kuitenkaan täyttää lasten päivää pelkällä liikennekasvatukseen liittyvillä teemoilla, vaan niitä voidaan tuoda esiin sopivissa tilanteissa esimerkiksi lähdetessä retkelle läheiseen metsään tai lähiympäristöjen vaaranpaikkakartoituksia tehtäessä. Tällöin lapsi myös saa opastusta ja kokemuksia liikenteestä oikeissa liikenneympäristöissä, jolloin opittava asia on helpompi yhdistää toimintaan. Tärkeää on myös ottaa huomioon opetuksen porrastaminen: ensin opetellaan kulkemaan jalan ja vasta sitten polkupyörällä. Lisäksi opettajille on olemassa oppimateriaalia ja lapsille tehtävävihkoja ja erilaista askartelumateriaalia aiheeseen liittyen. Yleisiä teemapäiviä ja kampanjoita pidetään myös hyvinä, herättelevinä liikennekasvatuksen menetelminä, jolla ajankohtainen liikenneturvallisuuusteema voidaan nostaa esille. Liikennekasvatuksen tulisi olla koko ajan läsnä, jolloin elinikäisen oppimisen jatkumo saataisiin toteutumaan eri ikävaiheissa. (Scherey et al. 1994, Kalenon, Pölläsen & Rautiaisen2006, 24, 59 mukaan; Nieminen1982, 11 - 12.)

4.1 Liikennekasvatuksen ohjaus ja sisältöjä

Aloittaessaan liikennekasvatuksen tulee kasvattajan huomioida toteutettavaan toimintaan, yksilöiden ominaisuuksiin ja vallitseviin olosuhteisiin liittyvät erityisvaatimukset. Huomioiva kasvattaja tekee jatkuvaa arviointia kyseisistä tekijöistä. Esimerkiksi pienille lapsille uutta tietoa kannattaa opettaa vain vähän kerrallaan, sillä heidän vastaanotto- ja keskittymiskyynsä ovat rajallisia. Vanha tietopainotteinen liikennekasvatus onkin vähitellen väistymässä uudemman ajattelutavan tieltä, jonka mukaan kasvattajan tehtävänä on kannustaa ja opastaa lasta myös omaehtoiseen ja omakohtaiseen toiminnan arviointiin. Lapsi halutaan nähdä enemmänkin toiminnan aktiivisena suunnittelijana ja oman ymmärryksensä rakentajana kuin pelkästään tietojen vastaanottajana. (Whitebread & Neilson1996, Heinämäen & Juntusen1999, 22 mukaan.) Kasvattajan tulee kuitenkin käyttää opetusmenetelmiä vaihtelevasti ja siten, että ne täyttävät omalla erityispanoksellaan ohjaustyön opetuksen ja kasvatuksen kokonaiskentän. Alle kouluikäisten liikennekasvatus kohdistuukin enemmän käytännönläheisempiin harjoituksiin kuin jo vanhemmilla lapsilla on teoriaopetusta hyvä käyttää pohjustettaessa käytännön tilanteita. Tällaisella yhdistelmällä vahvistetaan lasten oppimiskokemusta entisestään. Teoriaopetuksen on kuitenkin sisällettävä vaihtelevia työtapoja, kuten erilaisia harjoituksia, ryhmätöitä, keskusteluja ja havaintomateriaaleihin tutustumista. Näin saadaan lasten

luontainen mielenkiinto ja innostus liikenteeseen liittyviä aiheita kohtaan säilymään. (Kalenoja, Pöllänen & Rautiainen 2006, 59; Heinämäki & Juntunen 1999, 22.)

Kasvattajan tulee kuitenkin muistaa, että monet liikenteeseen liittyvät käsitteet ovat lapsille outoja, mistä johtuen on muistettava käyttää yksinkertaista kieltä ja käsitteitä. Paras tapa on lähteä liikkeelle lasten omasta liikenneympäristöstä ja hyödyntää siinä olevia aineksia. (Heikkinen-Peitsoma & Rautakivi 1989, Liikenneoppia ennen koulua 1990 ja Ruuhilehto 1977, Eklundin & Laakson 1993, 4 mukaan.) Perinteisen liikennesääntöjen ja -merkkien opettelemisen sijaan voitaisiinkin kiinnittää huomiota uudenlaiseen havainnointitapaan, erilaisten tilanteiden ennakointiin ja riittävän toiminta - ajan omaksumiseen esimerkiksi tuttuja liikennetilanteita tarkastelemalla (Rämä & Salusjärvi 1990, Haasasen & Kokljuschkin 1997, 8 mukaan). On kuitenkin hyvä käsitellä erillisinä oppijaksoina myös muutamia perusasioita, kuten turvallinen leikkipaikka, jalankulkijan paikka, suojatie, ajoradan oikea ylitystapa, liikennevalot, pimeällä kulkeminen ja talviliikenne. Pienelle lapselle on myös hyvä opettaa vaihtoehtoisia kulkureittejä, kuten ali- ja ylikulku, jos niitä on ympäristössä. (Huopainen & Koskela 1995, Kalenolan, Pöllänen & Rautiainen 2006, 24 - 25 mukaan; Haasanen & Kokljuschkin 1997, 8.)

Parhaan mahdollisen oppimistuloksen takaamiseksi on kuitenkin pyrittävä täydentämään sisällä annettua opetusta myös todellisissa liikennetilanteissa. Lapset nimittäin oppivat tehokkaimmin käytännön tilanteissa, joissa he pääsevät välittömästi toteuttamaan ja kokeilemaan annettuja ohjeita. Päästessään tekemään havaintoja, kertomaan niistä ja mikä tärkeintä, tekemään ratkaisuja itse, lapselle muodostuu parempi ymmärrys tilanteesta ja toiminnan tarkoituksenmukaisuudesta. (Kalenoja, Pöllänen & Rautiainen 2006, 58 - 59.) Lisäksi lapset voivat harjoitella liikenteeseen liittyviä taitojaan leikinomaisesti liikennepuistoissa, jotka on mitoitettu erityisesti lapsille. Lapsia tulee kuitenkin muistuttaa siitä, että liikennepuisto ja liikenne ovat kaksi eri maailmaa, joissa molemmissa on omat sääntönsä. (Saharinen 1994, Haasasen & Kokljuschkin 1997, 6 - 7 mukaan.)

Pelkkä tilanteisiin liittyvien toimintatapojen opettaminen ei kuitenkaan riitä, vaan lapselle on myös kerrottava miksi näin on toimittava. Esimerkiksi eräässä tutkimuksessa kaikki yhdeksänvuotiaat lapset osasivat katsoa tietä ylittäessään vasemmalle, oikealle ja vielä kerran vasemmalle. Kysyttäessä lapsilta tämän liikesarjan merkitystä, vain 60 % tiesi vastauksen. (Eskola 1997, Heinämäen & Juntunen 1999 21 - 22 mukaan.) Hyvässä liikennekasvatuksessa tuleekin huomioida se, että lapset ymmärtävät asioiden merkityksiä ja osaavat sitä kautta käyttää taitojaan myös muissa tilanteissa. Tästä syystä esimerkiksi kertaaminen on erityisen tärkeää. Liikuttaessa lapsen kanssa liikenteessä, on hyvä varmistaa kyselemällä, että lapsi on ymmärtänyt annetut ohjeet, eikä vain mekaanisesti toista ohjeita, mutta ei kuitenkaan osaa toimia niiden mukaan turvallisesti. (Kulkunen 1990 ja Liikenneoppia ennen koulua 1990, Eklundin & Laakson 1993, 4 mukaan; Haasanen & Kokljuschkin 1997, 7.)

4.2 Kodin liikennekasvatus

Ennen kouluikää lapsen elinympäristö keskittyy kodin ja hoitopaikan läheisyyteen. Ensimmäiset askeleet vuorovaikutuksessa ovat lapsen ja vanhempien, isovanhempien ja sisarusten välisiä. Tampereella tehdyssä tutkimuksessa tuli erityisesti esille se, että nykyisin isovanhempien rooli lapsiperheissä on kasvanut. Lapset viettävät paljon aikaa isovanhempiensa kanssa, jolloin myös heidän merkitys vaikuttajatahoina on entisestään korostunut. Tästä syystä kaikki lapsen kanssa aikaa viettävät ihmiset on tärkeä saada mukaan liikenneopetukseen. (Kalenoja, Pöllänen & Rautiainen 2006, 58.) Lisäksi jo perheen perustehtäviin kuuluu lasten osalta mm. kasvattamis- ja sosiaalisaatiotehtävän lisäksi näiden turvasta ja turvallisuudesta huolehtiminen. Liikenne muodostaa kuitenkin suuren lasten fyysistä turvallisuutta eniten uhkaavan tekijän, johon puuttuminen on varsin vaikeaa esim. kotitapaturmiin verrattuna. Vanhemmilla kun ei useinkaan ole mahdollisuutta valvoa jatkuvasti lasten turvallista leikkimistä tai liikkumista. Kodin liikennekasvatuksen tavoitteena onkin pyrkiä yhdessä lapsen kanssa kehittämään käyttäytymismuotoja, tietoja, taitoja ja asenteita, jotka edistävät lapsen liikenneturvallisuutta. Liikennekasvatus tulisi aloittaa jo kolme vuotiaana ja siihen tulisi suullisen opetuksen lisäksi sisällyttää liikkumista oikeissa liikenneympäristöissä ja keskustelua liikennetilanteisiin liittyen. (Nieminen 1982, 22.) Vanhempien tuki on harjoittelussa korvaamaton, koska liikennekasvatusasioiden jatkuva harjoittelu on tärkeää lapselle (Kulkunen 1990, Liikenneoppia ennen koulua 1990, Eklundin & Laakson 1993, 4 mukaan). Vanhempien tulee kuitenkin muistaa että he toimivat samalla myös itse esimerkkeinä lapsilleen ja toimia sen mukaisesti. Nimittäin lapselle jokainen aikuisen seurassa tehty matka on oppimistilanne, jonka kautta lapsi oppii liikenteessä liikkumisen lisäksi suhtautumisen liikenteeseen ja toisiin tienkäyttäjiin (Kulkunen 1990, 8).

Hollantilaisessa kokeilussa, joka kohdistettiin 4 - 5-vuotiaisiin lastentarhalaisiin ja heidän vanhempiinsa, oli tarkoituksena selvittää yleistä perustaa kokonaisvaltaiselle turvallisuuskasvatukselle. Kokeilussa korostettiin erityisesti lasta perheen jäsenenä eikä vain opetuksen kohteena, jonka seurauksena lasten käyttäytyminen kohentui. Ilman tällaista selvitystä tehtävä opetusohjelma muodostuisi helposti joko hyvin tilannespesifiksi tai sitten niin yleiseksi että mielekkyyds kärsisi (Rothengatter 1981, Sammalmaan, Raivolan & Nummenmaan 1991, 14 mukaan.) Suomessa on tehty myös samansuuntaisia kokeiluja ja todettu, että lapsen ollessa tuossa iässä aikuisen vaikuttamiskeinojen tulisi olla enemmän epäsuoria. Turvallisia tottumuksia saadaan kenties syntymään parhaiten kun vanhemmat sulauttavat ohjauksen lasten arkeen, jolloin ne muodostuvat luontevaksi osaksi jokapäiväistä toimintaa. (Sammalmäki, Raivola & Nummenmaa 1991, 13 - 14.)

Lasten välittömän ohjauksen ja opastuksen lisäksi vanhempien ohjaavaa toimintaa on myös erilaisten välineiden hankinta. Esimerkiksi jo kolmella neljästä 4- 6-vuotiaasta suomalaisesta on oma kaksipyöräinen polkupyörä ja jo kaksivuotiaat pyöräilevät kolmipyöräisellä (Föräldrars åsikter om barns trafiksäkerhet1983 ja Ruuhilehto - Saari1982, Sammalmaan, Raivolan & Nummenmaan1991, 13 mukaan.) Alle kouluikäiset kaupunkilaislapset pyöräilevät pääasiassa pihassa, mutta ala koululaiset pyöräilevät jo liikenteenkin seassa (Ruuhilehto - Saari1982, Sammalmaan, Raivolan & Nummenmaan1991, 13 mukaan.) Lisäksi on olemassa muita liikku- misvälineitä kuten sukset, pulkat ja kelkat sekä muovimopot, joita vanhemmat hankkivat lap- silleen tarpeen mukaan. Vanhemmat myös kuljettavat lapsiaan paljon autoissa ja muissa kul- kuvälineissä, joissa olevien turvalaitteiden käytön opettaminen on tärkeä osa liikennekasva- tusta. (Sammalmmaa, Raivola & Nummenmaa1991, 13.)

5 Lasten kehitys ja liikennekäyttäytyminen

Tämän osuuden tarkoituksena on erityisesti lisätä ihmisten tietoutta lasten liikenteeseen liit- tyvästä käyttäytymisestä ja siitä, miten haasteellinen liikenne lapsen kehitykseen nähden on. Lapselle monet arkipäivän toiminnot tuottavat ongelmia. Lapsen on yksinkertaisesti mahdo- tonta kohota oman kehitysasteensa yläpuolelle kun käsitys liikennetilanteistakin on vielä puutteellinen, liikenteeseen liittyvistä käsitteistä puhumattakaan.

5.1 Lapsen fyysinen kehitys

Aikuisille luotettavien arviointien tekeminen on paljon helpompaa kuin lapselle. Lapselle tuottaa vaikeuksia arvioida oikein liikenteen suunta ja etäisyyksien hahmottaminen on hanka- laa. Mitään laadullisia selviä eroja aikuisen ja lapsen kuulohavainnoissa ei ole todettu, kuiten- kin lapsen on vaikea paikantaa liikenteen äänen tulosuuntaa ja lähdettä. Virheet havainnoissa ovat sekä lapsella että aikuisella samanlaisia, mutta lapsi tekee niitä enemmän, esimerkiksi tien ylityksessä. (Häkkinen ym.1986, Liikennekasvatuksen peruskurssi1977 ja Ruuhilehto- Saari1982, Eklundin & Laakson1993, 7 mukaan.)

5.1.1 Näkö

Aikuiseen verrattuna lapsella on monia tekijöitä, jotka rajoittavat hänen kykyään selvittää tur- vallisesti liikenteessä. Lapsen näkökenttä on rajattu, koska silmät ovat matalammalla hänen pienen kokonsa vuoksi. Sandels on tutkimusryhmineen eräässä toisessa yhteydessä suorittanut mittauksia koululapsilla Tukholmassa ikäryhmässä 2 - 7 vuotta, jolloin todettiin, että 3- vuotiaan silmät ovat noin 40 cm alempana kuin 9-vuotiaan ja 9-vuotiaan 40 cm alempana kuin aikuisella. Tästäkin jo johtuu että pikkulapsi näkee liikenteessä aivan jotakin muuta kuin ai- kuinen. He eivät yllä näkemään autojen konepeltien yli; he näkevät maan, auton pyörät,

mahdollisesti joitakin yksityiskohtia auton maalissa jne. mutta heillä ei ole mahdollisuutta nähdä koko tilannetta yhdellä kertaa. (Sandels 1966, 6 - 7.) Siten heidän on myös vaikea havaita tiellä liikkuvia autoja esimerkiksi tien reunaan pysäköityjen autojen lomitse. Toisaalta myös autoilijoiden on tällöin vaikea havaita pientä lasta. (Häkkinen ym. 1986 ja Liikennekasvatuksen peuskurssi 1977, Eklundin & Laakson 1993, 6 - 7 mukaan.)

Amerikkalainen psykologi Arnold Gasell on lisäksi todennut näkemisestä puhuessaan, että tämä edustaa erästä hyvin pitkälle kehitetyn työn muotoa eikä yksinomaan silmä ole se, josta hermoradat kulkevat aivoihin saaden nämä toimimaan. Lapsen näkökenttä on vain noin 90 astetta, mikä on huomattavasti kapeampi kuin aikuisella, jolloin esimerkiksi sivuille näkeminen on haastavaa koko päätä kääntämättä. Lapsi näkeekin koko olemuksellaan, jolloin hän yhdistää silmän liikkeen avuksi koko pään ja usein myös käden liikkeitä. Näkemistä on kehitettävä koko kehitysiän ajan, eikä lapsen voida sanoa näkevän sanan varsinaisessa merkityksessä samalla tavalla kuin aikuiset ennen kuin 14 - 16 vuoden iässä. (Sandels 1966, 7.) Lisäksi Sandelsin (1968, Niemisen 1982, 17 mukaan) suorittamissa laboratoriokokeissa todettiin, että 5 - 6-vuotiaiden oli hyvin vaikea erottaa näkökentän äärilaidoilla tapahtuvaa ja itseensä päin kohdistuvaa liikettä ja katseen kohdistaminen nopeasti läheltä kauas ja takaisin tuotti vaikeuksia. Tästä voi päätellä, mitä vaikeuksia sisältyykään näkemiseen liikennetilanteessa, mikä on niin liikkuva ja missä kaikki tapahtuu nopeasti.

5.1.2 Kuulo

Lasten kuuloa on tutkittu melko laajalti ja sitä kautta on voitu todeta, että lapsen äänen erottelukyky on hyvin heikko. Esimerkiksi kun eräs kansainvälinen tutkimusryhmä havainnoi lasten liikennekäyttäytymistä, niin he totesivat, että alle 7-vuotiailla lapsilla kuulemiseen vaikuttaa epäolennainen ja häiritsevä informaatio. (Traffic safety of children 1983, Haasasen & Kokljuschkin 1997, 19 mukaan.) Lapsen kuuloaisti kehittyy iän mukana niin, että vielä 13-vuotiaan nuoren kuulon erittelykyky on heikompi kuin aikuisella (Yendovitskaya ym. 1971, Niemisen 1982, 17 mukaan).

Sandelsin tutkimusryhmä on myös tehnyt kokeita normaalikuuloisten lasten kuulon suhteen ja tutkinut erityisesti sitä osaavatko lapset arvioida sitä, mistä päin jokin ääni tulee. Koehenkilöt laitettiin huoneeseen jota ympäröi kehässä 12 kaiutinta. Ennakolta määrättyssä järjestyksessä tuli kuuluviin lähestyvän auton ääni, auto ohitti koehenkilön ja ääni siirtyi seuraavaan kaiuttimeen. Koehenkilön oli nyt osoitettava mistä kaiuttimesta ääni kulloinkin tuli. Tällöin voitiin todeta, että aikuisilla ei ollut mitään vaikeuksia, vaan he heti kykenivät osoittamaan sen kaiuttimen josta ääni kulloinkin tuli. Kuusivuotiaalle tämä sitä vastoin oli erityisen hankalaa. Joskus osoitettiin jokseenkin oikeaan, muutaman kerran aivan paikalleen ja hyvin usein väärin. (Sandels 1966, 8.)

Autoilijoiden tulisikin muistaa ja osata huomioida lasten kehitystaso ja siitä aiheutuvat taidot myös liikenteessä sillä lapsi saattaa toimia täysin päinvastoin kuin äänimerkin antanut autoilija olettaa, koska ei tunnista mistä äänen tulosuuntaa. Sandels uskoo kokemuksella myös olevan hyvin suuri merkitys, kun on kysymys kuulemisesta ja näkemisestä. Kuusivuotiailla ei ole samaa kokemusmäärää kuin aikuisilla, minkä vuoksi heillä ei myöskään ole samaa kykyä sen arvioimiseen, mitä he kuulevat ja näkevät liikenteessä. (Sandels1966, 8.)

5.1.3 Etäisyydet ja nopeudet

Lapset arvioivat etäisyyksiä hyvin eri tavoin aikuisiin verrattuna, vaikka keskimääräisesti lasten arviot ovat yhtä tarkkoja kuin aikuisten. (Ruuhilehto-Saari1982, Haasasen & Kokljuschkin1997, 19 mukaan). Lapset voivat havainnoidessaan kiinnittää huomiotaan epäoleellisiin asioihin. Sen sijaan, että lapsi kiinnittäisi huomiota auton nopeuteen, voi suuremman huomion saada auton väri. Lapselle on usein myös vaikea keskittyä useaan asiaan samanaikaisesti ja toiminta voi lisäksi muuttua hetken mielihohteesta. (Huopalainen & Koskela1995, 18.)

Lapsi ei arvioi nopeutta oikeassa ajassa, vaan esimerkiksi sanomalla auton kulkevan nopeasti, hitaasti ja niin edelleen (Traffic safety of children1983, Haasasen & Kokljuschkin1997, 19 mukaan). Esikouluikäisen mielestä liikkuva esine on toista nopeampi, jos se menee tämän ohi. Lapsi ei huomioi, että toinen esine on voinut lähteä liikkeelle toista aikaisemmin. Esioperaationaalisella tasolla lapsi havaitsee yleensä ainoastaan esineen saapumispisteen. Nopeuden käsite hahmottuu lapselle vasta seitsemän ikävuoden jälkeen ja vasta noin 10 - 11-vuotiaana lapsi alkaa kyetä arvioimaan myös lähestyvien ajoneuvojen nopeuksia. (Piaget & Inhelder1977, Haasasen & Kokljuschkin1997, 19 mukaan.)

5.2 Lasten psyykkinen kehitys

Lasten valmiuksiin liikenteessä liikkumiseen vaikuttaa olennaisesti heidän kehitystasonsa. Jean Piagetin teoria lapsen kehityksestä antaa liikennevalmiuksista hyvän kuvan, sillä se käsittelee ajattelun, havaintotoimintojen, muistin, oppimisen ja kielen kehittymistä; juuri niitä toimintoja, joita liikenteessä tarvitaan.

Teorian lähtökohtana on, että kehitys tapahtuu vaiheittain eri tasolta toiselle ja kaikki kehitysvaiheet ovat kiinteässä vuorovaikutuksessa keskenään. Nämä ovat niin sanottuja herkkyyksiausia, jolloin lapsi on herkimmillään ottamaan vastaan tiettyjä vaikutteita ja oppimaan tiettyjä käyttäytymismuotoja eri ikäkausina. Vaikka kaikilla lapsilla vaiheiden esiintymisjärjestys on sama, niin kehityksen vauhdissa on kuitenkin eroja yksilöiden välillä. Kaikilla seuraava kehitystapahtuma on kuitenkin mahdollinen vasta edellisen toteuduttua. (Papalia & Olds1988 ja

Egidius1980, Kalenojan, Pölläsen & Rautiaisen2006, 13 -14 mukaan; Köhler & Ljungblom1987, Haasasen & Kokljuschkin1997, 15 mukaan.)

Sensomotorisella kaudella (0 - 2 vuotta) lapsi ei pysty erottamaan minäänsä ympäröivästä maailmasta, eikä siis näin ollen kykene millään selviytymään liikenteessä yksin (Traffic safety of children1983, Haasasen & Kokljuschkin1997, 15 mukaan). Esioperationaalisella kaudella (2 - 7 vuotta) lapsen ajattelulle on ominaista itsekeskeisyys ja tilannesidonnaisuus. Lapsi ei kykene vielä johdonmukaiseen päättelyyn, eikä tapahtumien yleistäminen muihin tilanteisiin onnistu. Lapsen kun on vaikea erottaa toisistaan todellista ja omaa, mielikuvituksellista maailmaansa, sillä ne ovat hänelle yhtäläisiä todellisia. Lapselle autot saattavat olla eläviä isoine ”lamppusilmineen”. Lapset käsittävät myös syy - yhteydet omalla tavallaan. Heidän mukaansa kahdesta toisiaan seuraavasta asiasta ensimmäinen on jälkimmäisen syy. Esimerkiksi koska lapsi on useasti tullut valoristeykseen juuri valojen vaihduttua vihreiksi, hän olettaa niiden vaihtuvan vihreiksi aina, kun hän tulee liikennevaloihin. (Häkkinen ym. 1986 ja Ruuhilehto-Saari1982, Haasasen & Kokljuschkin1997, 16 mukaan.)

Lapsen itsekeskeisyys liikenteessä puolestaan tarkoittaa sitä, että lapsi ei pysty ymmärtämään tilannetta muiden näkökulmasta, mikäli se on erilainen kuin hänen omansa. He eivät pysty arvioimaan liikennetilanteiden etenemistä, muiden tienkäyttäjien toimintaa ja olosuhteiden vaikutuksia liikenteeseen. Lapsi pystyy samanaikaisesti kävelemään ja tutkimaan luontoa, mutta ei vielä pysty niin monimutkaiseen tehtävään kuin liikenteen tarkkailu. Liikenteessä suurin osa lapsen huomiosta kiinnittyykin asiaan, joka häntä itseään kiinnostaa ja eripuolien tarkastelu koko tilanteen jäsentämiseksi ei onnistu. Lapsi esimerkiksi näkee leikkipuiston autotien toisella puolella, eikä sinne mennessä muista enää tarkkailla autoja. Tästä syystä lapsi saattaa käyttäytyä liikenteessä muiden tielläliikkujien mielestä hyvinkin yllättävästi. (Häkkinen ym.1986, Eklundin & Laakson1993, 9 mukaan; Ruuhilehto-Saari1982, Haasasen & Kokljuschkin1997, 16 - 17 mukaan.)

Kun lapsi on noin 7-vuotias, hän siirtyy esioperationaalisesta kehitysvaiheesta konkreettisten operaatioiden kauteen, jolloin hän pystyy hallitsemaan sellaisiakin tilanteita, jotka eivät ole heti havaittavissa. Tämä tarkoittaa sitä, että lapsen kyky ennakoida tulevia tapahtumia kehittyy jolloin hän oppii kuvittelemaan erilaisia tapahtumia, vaikka ei olisi niitä aiemmin nähnyt. Mielikuvituksen kehittyessä ja mielikuvien karttuessa, kehittyy myös lapsen muisti. Tässä vaiheessa myös ajan, tilan sekä syy - yhteyksien tajuaminen kehittyy. (Ruuhilehto-Saari1982, Haasasen & Kokljuschkin1997, 18 mukaan.)

5.3 Lasten liikennekäyttäytyminen ja liikenteeseen liittyvät käsitteet

Saharinen (1980, Heinämäen & Juntusen 1999, 25 mukaan) toteaa, että liikenteessä liikkuminen ei suju aina täysin sääntöjen edellyttämän mallin mukaan, vaan ihmisten erilaiset tiedot ja taidot, arvot ja normit sekä käyttäytymiseen vaikuttavat fyysiset ja psyykkiset tekijät aiheuttavat jatkuvasti virheitä ja vaaratilanteita. Arvaamattomiin tilanteisiin varautuminen ja niistä selviytyminen on tärkeää oppia jo turvallisuuden vuoksi. Turvallisen liikennekäyttäytymisen oppiminen onkin monivaiheinen prosessi, joka vaatii jatkuvaa omakohtaista kokemusta liikennetilanteista ja siellä liikkuvista ihmisistä.

Lapsen ajattelu on käytännöllistä, se liittyy hänen omaan leikinomaiseen toimintaansa ja hänen on myös vaikea keskittyä sellaisten sääntöjen noudattamiseen ja sellaisten asioiden muistamiseen, jotka eivät ole hänelle merkityksellisiä. He paneutuvat esimerkiksi leikkeihinsä sellaisella intensiteetillä, että heidän on vaikea ymmärtää leikissä noudatettavia sääntöjä ja liikenteessä tämä vaikeus tulee entistäkin mutkikkaammaksi. Lapset myös käsittävät kielen omalla tavallaan lähtien heidän kehitystasostaan, heidän perehtyneisyydestään kieleen, heidän yhteiskunnallisesta kypsyystään, heidän tunnetiloistaan ja monesta muusta seikasta. Ennen kouluikää lapset kaikin voimin pyrkivät imemään kaikenlaista tietoa itseensä ja sitä kautta opettelemaan kieltä, mutta monesti sanojen merkitys on heille edelleen epäselvä. Aikuiset unohtavat monesti juuri nämä seikat ja tästä syystä usein tapahtuukin niin, että kun aikuiset keskustelevat lasten kanssa liikennekysymyksistä annamme ohjeita, joita he eivät ymmärrä, vaikka omasta puolestamme uskomme lasten kaiken tajunneen. Eräässäkkin tapauksessa pieni 4 - vuotias poika seisoi ajoradan toisella puolella aikomattakaan tulla kadun yli. Lopulta tapahtumaa seurannut opettajatar huusi pojalle: ”Etkö sinä tule tänne meidän muiden luokse?” Tähän poika vastasi: ”Äiti on sanonut, että autojen on ensin annettava mennä ohi, mutta yhtäkään autoa ei vaan tule!” Hän teki niin kuin äiti oli sanonut, mutta mitä hyötyä hänelle oli siitä? (Sandels 1966, 6, 11 - 12.)

Aikuisen onkin täysin mahdollista antaa oman käsityksensä mukaan täysin selvä ja yksinkertainen ohje lapselle, jonka lapsi myös todella yrittää omaksua ja tekee parhaansa seuratakseen ohjetta liikennetilanteessa, mutta kuitenkin menettelee aivan väärin, koska hän ei ymmärrä mistä on kysymys. Lisäksi leikkiessään lapsi unohtaa helposti vanhempien antamat ohjeet. Tällainen lasten käyttäytyminen on erityisen vaarallista myös sen takia, että autoilijatkin tulevat johdetuksi harhaan. Moni aikuinen ajattelee, että kun he joskus ovat nähneet oman lapsensa tai jonkun toisen lapsen muutaman kerran käyttäytyneen aivan oikein liikenteessä, niin tämä on merkki siitä, että lapsi tietää kaiken liikenteestä. Se on kuitenkin yksi kaikkein vaarallisimpia erehdyksiä, mitä voi tehdä, sillä lapset saattavat käyttäytyä hyvinkin ennalta - arvaamattomasti liikenteessä liikkeessään. Aikuisen tehtävä onkin varmistaa, että sisäistetty asia ulottuu myös käyttäytymisen tasolle. Lapsen tulee esimerkiksi ymmärtää, että katua yli-

tettäessä ei katsota molempiin suuntiin pelkästään tavan vuoksi. (Sandels1966, 11 - 12; Thomson et al.1996, Kalenojan, Polläsen & Rautiaisen2006, 18 mukaan.)

5.3.1 Lasten liikennekypsyys

Useimmat lapsipsykologit ovat yhtä mieltä siitä, että lapsilla on hyvin erilainen kyky havaita asioita aikuisiin verrattuna. Heidän on hyvin vaikeaa muodostaa yhtenäistä kuvaa kokonaisuuteen kuuluvista yksityiskohdista. Lapset näkevät vielä pitkälle kouluikänsä nämä yksityiskohdat ikään kuin erikseen, rinnakkain asetettuina. Kun he sitten saavuttavat seuraavan vaiheen, niin merkitsee tämä sitä, että kokonaisuuksia ei enää nähdä epämääräisinä vaan täysin selvinä rakenteina, joihin havaitut yksityiskohdat sisältyvät. Ajatellaan esimerkiksi alle 3-vuotiaita lapsia joiden tehtäväksi annetaan piirtää risti. Malliksi lapselle on annettu katuristeys ja lapsia kehoitetaan itse piirtämään samanlainen. Pikkulapset eivät ole vielä kykeneviä tähän. He eivät näe yhtä ristiä vaan piirtävät yhden viivan kerrallaan ja keskellä on siten reikä. Toinen esimerkki on lasten jokapäiväisestä elämästä, josta ymmärtää selvästi sen, miten lasten on vaikea hajottaa huomiotaan keskittymällä yhteen yksityiskohtaan kerrallaan koko olemuksellaan. Vaikeus tulee ilmi erityisesti yritettäessä puhua lasten kanssa silloin, kun he puukevat. Kolmivuotias ei yleensä kykene samaan aikaan puhumaan ja pukeutumaan, vaan hän joko pannaee kiinni nappeja puhumatta mitään tai sitten puhuu ja jättää napit rauhaan. (Sandels1966, 5; Haasanen & Kokljuschkin1997, 16 - 17)

On selvää, että elleivät lapset kykene hajottamaan huomiokykyään näin yksinkertaisissa tilanteissa kotonaan, ei heiltä myöskään voida sitä vaatia ulkona liikenteessä. Pienen lapsen psyykkinen ja fyysinen kehitys on vielä kesken, ja siksi hänellä ei ole riittäviä valmiuksia turvalliseen liikkumiseen liikenteessä. Liikenne onkin lapselle kaaos ja informaatiota tulee aivan liikaa, jos hänellä ei ole kokemusta liikenteestä. Pienillä lapsilla on lisäksi aivan tarpeeksi työtä kadun ylittämässä kaatumatta tai kompastelematta, eivätkä he jaksa enää kiinnittää huomiota ympärillä olevaan liikenteeseen. Lasten kaikki toiminnot vaativat tarkkaavaisuutta, sillä ne eivät vielä ole automatisoituneet. Siten lapsen on mahdotonta kyetä tiedostamaan ja tarkkailemaan omaa toimintaansa. Erityisesti tien ylityksessä tulee ilmi lasten vaikeus muodostaa yhtenäistä kuvaa kokonaisuuteen kuuluvista yksityiskohdista ja vaikeus hajottaa huomiotaan. Monesti lapset ensin seisautuvat jalkakäytävän reunalle ympärilleen katsellen ja menevät sitten kadun yli enää sen enempiä liikennettä seuraamatta. Joko katsellaan tai sitten kuljetaan. Lapset saattavat myös havaita kunkin auton erikseen tai jommalta kummalta suunnalta tulevana autojonona, ilman että havaintoon osataan yhdistää autojen nopeuksia. Tämä olisi kuitenkin tarpeen, jotta lapsi voisi määrittää sen nopeuden, jolla hänen itsensä olisi mentävä kadun yli. Lisäksi lasten on aikuista hankalampaa erottaa sivulta tulevaa liikennettä, joka katusa ylitettäessä on tavallinen tilanne. (Sandels1966, 5, 7.) Kun lapsi oppii tekemään havaintoja systemaattisemmin, vähenee havainnointiin tarvittava aika jyrkästi. Kuiten-

kin lasta ohjattaessa ja tutustuttamalla häntä ympäristönsä ja liikenteeseen hän kehittyy ja kypsyy jatkuvasti. (Kulkunen1995, Haasasen & Kokljuschkin1997, 9 mukaan.) Tutustumalla ympäristöönsä itsenäisesti lapsi alkaa itsestään kiinnittää huomiota asioihin, jotka kyseisissä tilanteissa ovat oleellisia ja näin uusiin tilanteisiin sopivat toimintamallitkin kehittyvät kokemuksen myötä. Olennaista onkin se, mitä lapsi huomaa siitä informaatiotulvasta, joka eri aisteihin kohdistuu, minkälaiset tiedonkäsittelymenetelmät lapsella on ja pystyykö hän erottamaan olennaiset asiat epäolennaisesta. (Lerner & Niemi1989, Rämä1989, Eklundin & Laakson1993, 6 mukaan; Sandels1966, 4.)

Kasvattajien tulee kuitenkin muistaa se, että lapsi tarvitsee aikaa ja joskus puuduttavaltakin tuntuvaa kertausta oppiakseen. Aikuisten tulisikin kuunnella enemmän lapsia ja toimia heidän kehityksensä mukaisesti ilman liian suurta painostusta. Esimerkiksi lasten luontainen into ja tarve haasteisiin ovat oleellisia kehitystä eteenpäin vieviä tekijöitä, joten niitä tulisikin tukea eikä suinkaan tyrehtyttää. Lisäksi unohtamme sen tärkeän seikan, että varhaislapsuudessa kehitys on niin nopeaa, että lasten ja aikuisten välisen eron lisäksi on myös huomioitava lasten keskinäiset eroavuudet kehityksessä. 2-vuotias, 4-vuotias ja 6-vuotias kokevat esimerkiksi liikenteen aivan erilaisina ja eri näkökulmasta. Näiden seikkojen lisäksi lasten turvallisuudessa liikkumisessa tulisi ottaa huomioon myös liikenneympäristö, liikenteen vilkkaus sekä lapsen kokemukset ja yksilölliset taidot. (Ruuhilehto-Saari1982, Haasasen & Kokljuschkin1997, 9 mukaan; Sandels1966, 4; Huopalainen2000, 4.)

5.3.2 Sisäiset mallit

Liikennekäyttäytymistä eivät siis ohjaa pelkästään ulkoiset ärsykkeet, kuten liikenneympäristö, toiset liikenteessä liikkujat tai liikennemerkit, vaan ohjaus tapahtuu lähinnä omien muodostuneiden käsitysten perusteella. Tämä tarkoittaa sitä, että ihmisen toimintaa liikenteessä ohjaa liikennetilanteen virittäminen ja oppimisen kautta vuorovaikutuksessa liikenteen kanssa muodostunut sisäinen malli. Sen mallin avulla ihminen pystyy aiemman kokemuksensa perusteella selviytymään nykyisestä tilanteesta. Oppimista puolestaan tapahtuu kun vanha toiminta ja tietorakenne eivät toimikaan uudessa tilanteessa ja ne korvataan tällä uudella tavalla selviytyä tilanteesta. Mikkosen & Keskinen muistuttavat, että nämä sisäiset mallit kehittyvät kasvatuksen, kokemusten ja tiedonsaannin myötä ja niitä kehittävät oma toiminta, toisten toiminnan tarkkailu sekä eri toimintojen kuvittelu. Ne antavat ohjeet motoriikalle, suuntaavat ja ohjaavat havaintojen tekoa, valikointia ja tulkintoja sekä auttavat palautteiden tulkinnaissa. (Mikkonen & Keskinen1980 ja Lähteenmäki & Alamäki1997, Heinämäen & Juntusen1999, 34 mukaan.)

Saharinen (1980, Heinämäen & Juntusen1999, 25 - 26 mukaan) muistuttaa, että liikenneturvallisuuden kannalta oikeiden havaintojen tekeminen liikenteessä on erityisen tärkeää. Puut-

teet havainnoissa onkin tuotava esiin jo pienestä pitäen ja lapsia on opetettava kiinnittämään huomiota liikenteessä olennaisiin asioihin. Liikenteessä on myös opittava lukemaan erilaisia toimintaa mahdollisesti ohjaavia vihjeitä. Sisäiset mallit auttavat ennakoivan ajattelutavan omaksumisessa ja lisää valmiutta sekä varautua yllättäviin tilanteisiin että toimia niistä selviämiseksi. Ihminen valitsee kokemuksen kautta syntyneistä malleistaan ennakolta toimintatavan, jota uskoo tilanteessa tarvitsevana. Näin ihminen pystyy ohjaamaan omaa toimintaansa vaivattomammin ja osaa jo ennakoida, mitä seuraavassa tilanteessa tulee tapahtumaan. Lapsilla kokemukset ja havainnot liikenteestä ovat kuitenkin vähäisiä, joten sisäiset mallit liikenteessä eivät ole ehtineet kehittyä siinä määrin kuin aikuisilla. Tämän vuoksi lasten on hyvin vaikea ennakoida tulevia tapahtumia ja heidän toimintansa liikenteessä vaatiiikin erityistä tarkkaavaisuutta. (Mikkonen & Keskinen1980, Heinämäen & Juntusen1999, 34 mukaan.)

Turvallisen liikennekäyttäytymisen kannalta on erityisen merkityksellistä, että liikenteessä liikkujia ensinnäkin hallitsee oman liikkumisensa rakennetussa ympäristössä ja sen vaihtelevissa tilanteissa. Toiseksi liikenteessä liikkujan tulisi ajatella omaa toimintaansa myös toisten liikkujien kannalta. Oma ennakoitavuus ja toimintatavat tulisikin valita siten, ettei virhetulointoihin jää mahdollisuutta (Mikkonen & Keskinen1980, Heinämäen & Juntusen1999, 36.)

Kouluikäinen lapsi alkaa hiljalleen hallita jo omaa liikkumistaan liikenteessä, mutta oman liikkumisen soveltaminen muiden liikenteessä liikkujien mukaan on vaikeaa, koska he joutuvat keskittymään liikenteessä liikkueessaan vielä moniin ennakoitaviin konkreettisiin asioihin. Esimerkiksi vaihtelevat liikennetilanteet tuovat liikenteessä liikkumiseen vaaratekijöitä, joiden vuoksi alle kouluikäisen liikennekäyttäytyminen on arvaamatonta eikä käyttäytymisessä ole vielä pysyvyyttä (Väsentliga beteendevriabler hos barn i trafiken1993 ja Keskinen1991, Heinämäen & Juntusen1999, 25 mukaan.)

Tiedostaessaan oman toimintansa ennakoitavuuden edistää se samalla myös taitoa tunnistaa toisten liikenteessä liikkujien aikeita vaihtelevissa liikennetilanteissa. Muiden liikkujien käyttäytymisen ennakoiminen on kuitenkin paljon vaikeampaa kuin oman käyttäytymisen ennakoiminen, sillä ihmisten tavoitteita ja ennakkoinnin pohjalla olevia havaintoja on vaikea aavistaa. Tästä syystä olisikin tärkeää, että toiminta liikenneympäristöissä tapahtuisi sääntöjen mukaan, jolloin esimerkiksi säännöt omaksuneella lapsella on mahdollisuus ennakoitaviin sellaisissakin ympäristöissä, joista ei ole aikaisempaa kokemusta. (Mikkonen & Keskinen1980 ja Keskinen1991, Heinämäen & Juntusen1999, 36 - 37 mukaan.) Lapsella käsitykset maailmasta ja tapahtumien syistä ja seurauksista selkiytyvät vähitellen ja vielä ala - asteikäiselläkin ajattelu on vahvasti sidoksissa konkreettiin maailmaan. (Ruuhilehto-Saari1982, Heinämäen & Juntusen1999, 36 mukaan.) Tästä syystä lasten onkin tärkeää saada paljon omakohtaisia kokemuksia liikenteestä oppiakseen ennakoimaan liikennetilanteita ja toimimaan niissä oikealla tavalla. (Mikkonen & Keskinen1980 ja Keskinen1991, Heinämäen & Juntusen1999, 37 mukaan.)

5.3.3 Liikenteeseen liittyvien käsitteiden suhteellisuus

Liikennekielen käsitteet, jotka toisinaan tuottavat vaikeuksia aikuisillekin, ovat erittäin vaikeita lapsien ymmärtää. Tämä johtuu siitä että kuusivuotiaakaan ei vielä ymmärrä avaruudellisia suhteita ja tiloja eikä suhteellisia käsitteellisiä asioita. Sandelsin (1968, Niemisen 1982, 18 mukaan) tutkimusryhmän teettämässä tutkimuksissakin on todettu, että vain 3 % 6-vuotiaasta ymmärsi, mitä tarkoittaa ”ajoradan ylittäminen” ja ”ajosuunta”, ja monet muutkin alakoululaisille tärkeät käsitteet ovat hämärän peitossa vielä neljännelläkin luokalla. Piagetin mukaan lapset alkavat ymmärtää abstrakteja käsitteitä vasta murrosiässä. Käsitteiden suhteellisuus näyttäytyy lapselle jokapäiväisissä liikennetilanteissa siten, että jokin heidän oppimansa sääntö ei enää pädekään jossakin toisessa tilanteessa. Lapsen kun on helpompi oppia sellaista, mikä on aina samanlaista, ehdoton sääntö. Lapset tulevat epävarmoiksi joutuessaan joskus tekemään näin joskus niin. Tällainen sääntö, jota lapset eivät hallitse, on esimerkiksi ohje ”ennen tien tai kadun ylitystä on pysähdyttävä ja katsottava molempiin suuntiin”. Jos ajoradan vierelle on kuitenkin pysäköity auto, lapsen pitäisi pysähtyä vielä ajoradalla ja katsoa uudestaan. Toinen esimerkki tällaisesta säännöstä on, että keltaista liikennevaloa päin ei saa kulkea, paitsi silloin kun valot vilkkuvat. (Sandels 1966, 9 -11.)

Erityisen hyvin liikenteeseen liittyvien käsitteiden suhteellisuus tulee esille käsiteparin ”oikea” ja ”vasen” kohdalla. Sandelsin tutkimusryhmän teettämät tutkimuksetkin osoittavat että 5-vuotiaan on vaikea erottaa toisistaan oikeaa ja vasenta. Tämän ikäinen lapsi tietää kyllä, että tämä on minun oikea käteni ja tämä minun vasen käteni, mutta nämä ovat vain käden nimiä lapselle eikä hän kykene tajuamaan sanojen ilmaisemia suhteita. Vielä 7 - vuotiaistakin vain 9 % erottaa vasemman ja oikean toisistaan. Oikean ja vasemman hahmottaminen on vieläkin vaikeampaa kysyttäessä lapsilta kumpi on heidän oikea jalka ja kumpi vasen. Lapsi ei vielä ymmärrä jalkojaan osaksi itseään samalla tavalla kuin kätensä. Samoin heidän on myös erityisen vaikeaa siirtää tietoaan liikennetilanteisiin. Lapset voivat esimerkiksi hyvin tietää, että he kouluun mennessään kulkevat vasenta jalkakäytävää pitkin, mutta he eivät vielä käsitä että sama jalkakäytävä kotimatalla olisi muuttunut oikeaksi. Vasen ja oikea ovat epäselvät vielä monille kymmeneen ikävuoteen asti ja voidaankin ajatella, että lapset eivät ole varmoja käsitteistä ennen kuin 11 - 12 vuoden iässä. Tästä syystä onkin erityisen tärkeää, että lasta muistutetaan katsomaan molempiin suuntiin ennen tien ylitystä, jotta vaaratilanteilta vältyttäisiin (Sandels 1966, 9 -11; Heikkinen-Peitsoma ym. 1989, Eklundin & Laakson 1993, 8 - 9 mukaan.)

5.3.4 Lapsi ja liikennemerkkit

Pieni lapsi ei vielä käsitä yhtäläisyyttä liikennemerkkien ja liikenteen välillä ja siten heidän on myös vaikea ymmärtää merkkeihin liittyvää symboliikkaa. Hän soveltaa liikennemerkkejä

konkreettisesti aikaisemman kokemuksensa perusteella ja tulkitsevat näkemänsä ja muut havaintonsa saavuttamansa kehitystason mukaisesti. Sandelsin tutkimusryhmälle tämä ilmiö tuli selvästi ilmi heidän tutkiessaan lasten käsitystä liikennemerkeistä. Liikennemerkeithän ovat aikuisten toisia aikuisia varten tekemiä. On pyritty luomaan jonkinlainen kuvakieli, jota täysikasvuiset jalankulkijat, autoilijat jne. ymmärtäisivät - mutta onko tällöin muistettu sitä, että liikenteeseen osallistuu myös pikkulapsia jotka hekin tulkitsevat liikennemerkkejä ja joiden olisi myös kyettävä tekemään tämä oikein, ainakin silloin kun on kysymys suurkaupungeista ja kun lasten on yksinään selviydyttävä matkastaan. (Sandels1966, 8.)

Sandels joutui tutkimusryhmänsä kanssa toteamaan, että jo muutamia lukukausia koulussa olleet lapset sekoittavat vielä liikennemerkkien merkityksiä helposti toisiinsa. Tähän vaikuttaa paitsi vaikeus luokitella esineitä kahden ulottuvuuden (väri ja muoto) perusteella myös itse merkkikielen sekavuus, esimerkiksi tällä hetkellä käytetään jalankulku- ja pyöriteiden kohdalla kolmea erillistä merkkiä. (Piaget & Inhelder1977, Niemisen1982, 18 mukaan.) Lisäksi lasten oli jopa vaikea tunnistaa suojatiemerkin merkitystä. Tuo kadun yli valkoisten viivojen välissä kulkeva miekkonen, jonka lapset kuitenkin varmaan olivat satoja kertoja nähneet, ei ollut merkitykseltään selvä kaikille. Monet 4-vuotiaat jopa sanoivat, että he eivät olleet edes koskaan nähneet merkkiä - tai ehkä sittenkin joskus televisiossa! Vasta myöhemmin lapset oppivat ymmärtämään, että merkillä oli jotakin sanottavaa myös lapsille, mutta silloinkin he joskus ymmärsivät merkin sisällyksen väärin. Onhan olemassa niin paljon sellaista mikä on lapsilta kiellettyä, ja niinpä jotkut uskoivatkin, että taulu merkitsi ”kieltoa mennä kadun yli tässä kohdassa”. Vasta myöhemmin seurasi asian täydellinen ymmärtäminen: että merkki koskee sekä aikuisia että lapsia ja tässä kohdassa saa mennä kadun yli. Sitä vastoin varoitusmerkin, jossa kaksi lasta juoksee käsi kädessä ja joka on tarkoitettu aikuisille osoittamaan, että tässä on varottava, lapset tulkitsivat siten, että siinä kohdassa on lasten juostava kadun yli niin nopeasti kuin mahdollista, niin että autot eivät ehdi ajaa heidän päälleen! (Sandels1966, 8 - 9.)

5.3.5 Tien ylitys

Lasten taidot selviytyä monimutkaisessa liikenneympäristössä ovat aikuisia huomattavasti rajallisempia. Pelkästään tien ylittäminen vaatii lapselta suuren määrän erilaisia taitoja, kuten esimerkiksi motorisia taitoja, kognitiivisia taitoja ja havaitsemiseen liittyviä taitoja. Melkein kaikki lasten jalankulkuliikenteessä sattuneet onnettomuudet tapahtuvatkin ajoradan ylityksessä. (Thomson et al.1996 ja Pfeffer2005, Kalenajan, Pölläsen & Rautiaisen2006, 17 mukaan.)

Lapsille on usein haasteellista havaita liikennettä ja arvioida sen nopeuksia, etäisyyksiä ja aikavälejä sekä yhdistää eri suunnista tulevaa informaatiota. Midtlandin (1995, Huopalai-

sen2000, 3 mukaan) mukaan suurin ongelma ei ole niinkään lasten sensomotorisissa valmiuksissa vaan pikemminkin tarkkaavaisuuden suuntaamisessa ja kontrolloimisessa. Myös lapsen lyhytkestoinen muisti on kehittymätön, mikä tarkoittaa esimerkiksi sitä, että ylittäessään ajorataa lapsi katsoo ensin oikealle, sitten vasemmalle, pystymättä pitämään mielessä juuri näkemäänsä, jos hän samanaikaisesti siirtää katsettaan toiseen suuntaan (Spolander1981, Haasasen & Kokljuschkin1997, 17 mukaan). Lisäksi lapsille voi usein olla hankalaa arvioida, milloin tien voi ylittää turvallisesti tai mitä ylipäättään tarkoitetaan puhuttaessa turvallisesta tien ylityspaikasta. On todettu, että 5 - 7-vuotias lapsi ei vielä kykene erottelemaan, mikä on turvallinen ja mikä turvaton paikka tienylitykselle. (Thomson et al.1996 ja Pfeffer2005, Kalenojan, Pölläsen & Rautiaisen2006, 17 mukaan.)

Lasten liikennekäyttäytymisestä ja erityisesti tien ylitykseen liittyvistä toimintatavoista on tehty myös useita tutkimuksia. Erityisen merkittävää ja huolestuttavaa on se, että tutkimuksiin osallistuneet lapset ovat todella saaneet vanhemmiltaan ohjeita liikenteessä käyttäytymisen varalta ja jotka itsekin uskovat käyttäytyvänsä oikein ja selviävänsä kadulla. (Sandels1966, 4.) Jokaisella lapsella on lisäksi oma persoonallinen tapansa toimia liikenteessä, kuten eräästä pohjoismaisesta tutkimuksesta käy ilmi. Tutkimuksessa analysoitiin 7 - 8-vuotiaiden tienylitystä sekä haastatteleamalla että videoimalla lapsia. Aineiston pohjalta voitiin luonnehtia kahdeksan eri tienylitysstrategiaa seuraavasti: odottaja, kiiruhtaja, tehtävänjakaja, seuraaja, peräytyjä, aikuinen, vastuunottaja ja paniikkireaktio. (Nordiske seminar - og Arbeidsrapportten1993, Huopalaisen2000, 4 mukaan.)

Stina Sandels on tutkimusryhmineen tarkkaillut lapsia liikenteessä ja tehnyt havaintoja, joiden mukaan lapset melko usein kulkivat ajoradan yli katsomatta ympärilleen - tai sitten he katsoivat vain toiseen suuntaan ja tällöin usein väärään suuntaan, mistä ei tietenkään ollut mitään apua. Osa lapsista saattoi myös lähteä ylittämään tietä lainkaan ympärilleen katsomatta ja näyttivät vasta puolitiehen tultuaan muistavansa, että kulkevat ajoradalla, minkä jälkeen he katselivat hätäisesti ympärilleen ja epäröivät, juostako eteenpäin vai takaisin. Jos lapsia oli useampia, he lisäksi usein hajaantuivat eri suuntiin vähentäen siten autoilijan mahdollisuuksia selvittää tilanteesta. Useat lapset myös juoksivat ajoradan yli vain suoraan eteensä tuijottaen. Lapset myös unohtivat helposti liikenteen tarkkailun liikkueessaan tovereidensa tai muiden tielläliikkujien seurassa. Ajorataa saatettiin lähteä ylittämään myös paikoitettujen autojen lomitse tai jos autoja oli vain yksi, mentiin sen väärältä puolelta, jolloin lapset tietysti olivat piilossa tulevilta autoilijoilta eivätkä itsekään voineet seurata liikennettä. Jos kadun toisella puolella tai liikenteessä havaittiin jotain mielenkiintoista, tämä tuntui aivan kuin nielaisevan lasten huomiokyvyn ja liikenteen seuraaminen unohtui täysin. Näin tapahtui myös jos lapset syystä tai toisesta kokivat voimakkaan mielenliikituksen. Joskus saattoi olla niinkin, että tietyt kadut eivät pikkulasten mielestä olleet ”mitään oikeita katuja”, eikä niillä kuljettaessa tarvitse noudattaa tarpeellista varovaisuutta. Mahdollista on myös, että jalkakäytävillä

leikitään leikkiä, johon kuuluu liikkuminen ja tällöin lapset voivat täysin arvaamatta juosta ajoradalle. (Sandels 1966, 3.)

Myös Pirkko Rämä (1989, Haasasen & Kokljuschkin 1997, 16 mukaan) on tutkinut lasten käyttäytymistä katua ylittäessä ja verrannut sitä aikuisten käyttäytymiseen. Hänen tutkimustuloksensa ovat hyvin samansuuntaisia Sandelsin tutkimusryhmän tulosten kanssa. Rämän mukaan aikuinen valmistautuu ylitykseen jo lähestyessään ylityspaikkaa, eikä välttämättä enää pysähdy katselemaan liikennettä jalkakäytävän reunalle tai seuraa liikennettä ylittäessään katua. Lapset puolestaan eivät katsele liikennettä yhtä paljon etukäteen kuin aikuiset, mutta pysähtyvät usein tien reunalle seuraamaan liikennettä ennen kuin juoksevat tien yli. Rämä (1991, 49) on todennut myös, että lapset katsovat autoja usein liian myöhään. Aivan tien reunalla lapset katsovat vasemmalle, mutta oikea puoli varmistetaan usein vasta ajoradalla. Pään saavat herkimmin kääntymään ystävä, joka ei vastannut tervehdykseen, hieno pysäköity auto sekä erilaiset hyönteiset. (Rämä 1991, Haasasen & Kokljuschkin 1997, 16 mukaan.)

Ruuhilehto-Saari (1982) on puolestaan kehittänyt ajoradan ylittämiseen liittyviä tehtäviä. Se on ikään kuin muistilista, jota edetään kohta kohdalta turvalliseen tien ylittämiseen.

1. valitse turvallinen ylityspaikka
2. valitse sopiva kohta, mihin pysähtyä tarkkailemaan lähestyvää liikennettä
3. tarkkaile vasemmalta tulevaa liikennettä ja arvioi lähestyvien ajoneuvojen nopeudet ja etäisyydet
4. paina tilanne muistiin
5. sama tarkkailu oikealle ja uusi vasemmalle
6. tee päätös ylittämään lähtemisestä
7. tee ylitys tai kerta kohdasta kolme uudelleen.

Onnistunut ylitys riippuu siitä, miten lapsi kykenee valitsemaan olennaisen tiedon ja oikeat toimenpiteet. (Ruuhilehto-Saari 1982, Eklundin & Laakson 1993, 8 mukaan.)

6 Lasten liikkumisen rajoittaminen

Nykyisin monilla kaupunkialueilla lasten omaehtoinen liikkuminen rajoittuu ennen kouluikää omaan pihaan tai omaan kortteliin. Kaupunkiympäristöt ovat kehittyneet sellaisiksi, että suojatun pihan tai suppean asuinalueen jälkeen seuraava alueyksikkö on kokonainen kaupunki. Elinpiiriään laajentavan lapsen kannalta välirakenteet ovat katoamassa ja hyppy pihasta koko kaupunkialueen hallintaa on liian pitkä. Tämän seurauksena lasten omaehtoisen liikkumisen mahdollisuudet ovat viime vuosikymmenien aikana kaventuneet huomattavasti. Verrattaessa englantilaisiin, valko - venäläisiin ja saksalaisiin lapsiin, näyttävät suomalaiset ja muut poh-

joismaalaiset lapset kuitenkin olevan erittäin vapaita liikkumaan ulkona itsenäisesti, pyöräillen sekä pimeälläkin. Esimerkiksi tutkimukseen osallistuneista suomalaislapsista 14 % sai sekä ylittää teitä, mennä harrastuksiin, tulla kotiin koulusta, että pyöräillä, kulkea bussilla ja mennä ulos pimeällä omin neuvoin jo 8 - vuotiaana, kun yksikään valkovenäläisistä lapsista ei ollut näin vapaa liikkumaan. Kaikissa maissa, joissa on tutkittu lasten liikennevapauksia, on kuitenkin huomattu, että tyttöjen ja pienten lasten liikkumista rajoitetaan enemmän kuin poikien. (Aarnikko, Kyttä & Myllymäki2002, 24 - 25.)

Suomalaisten vanhempien yleisimmät perustelut lasten liikkumisrajoituksille näyttävät liittyvän liikenteeseen ja erityisesti ajoliikenteen kasvuun. Liikenneväylät rajaavat lapsen elinpiirin helposti tietylle alueelle, koska hänen taitonsa liikkua liikenteessä ovat vielä kypsyttömiä ja hänelle liikenteessä liikkuminen on vaikeaa. Seurauksena tästä vain usein on se, että autolla liikkuminen lisääntyy ja lasten tukeminen ja kasvattaminen omaehtoiseen liikkumiseen vähenee. Aamuiset liikennemuutokset koulujen porteilla ovatkin jo tuttu näky Keski - Euroopassa. Tällöin lasten liiallisesta suojelusta seuraa eräänlainen negatiivinen kierre, joka ruokkii itse itseään. Kun vanhemmat kokevat, että tiet ovat lapsille liian vaarallisia kuljetta- vaksi jalan tai polkupyörällä, niin he kuljettavat lapsensa autolla kouluun. Tällöin yhä har- vempi lapsi kävelee tai pyöräilee ja ajoneuvoliikenne kouluteillä ja etenkin koulujen lähei- syydessä lisääntyy. Tästä puolestaan seuraa se, että tiet todella tulevat vaarallisemmiksi ja- lankulkijoille ja pyöräilijöille. (Aarnikko, Kyttä & Myllymäki2002, 32 - 33.)

Lisäksi paikkakunnan koolla ja rakentamisen tehokkuudella on katsottu olevan suuri merkitys lasten liikkumiselle. Peruslähtökohtana on se, että mitä kaupunkimaisemmasta alueesta on kysymys, sitä vähäisemmät mahdollisuudet lapsilla on itsenäiseen liikkumiseen. Rakentamisen tehokkuudella voi kuitenkin olla monenlaisia vaikutuksia, sillä väljä rakentaminen voi tuottaa sosiaalisesti ja fyysisesti turvalliseksi koettua ympäristöä, jossa lasten liikkumista ei ole syytä rajoittaa ja toisaalta taas tiheämpi rakentaminen edesauttaa toimivan julkisen liikenteen syn- tymistä. Tällöin ainakin nuorten itsenäiselle, laaja - alaiselle liikkumiselle on paremmat edel- lytykset kuin haja - asutusalueella, joissa turvaudutaan herkemmin autoon pitkien välimatko- jen ja huonon julkisen liikenteen takia. Uusimmat tutkimukset antavat myös viitteitä siitä, että kaupunkimainen elämäntapa ulottuu nykyään yhä laajemmin myös haja - asutusalueelle, jonka seurauksena itsenäisessä liikkumisessa koetut erot maalla ja kaupungissa asuvien lasten välillä tasoittuvat. (Aarnikko, Kyttä & Myllymäki2002, 26 - 27, 29; Haasanen & Kokljusch- kin1997, 10.)

Sosiaaliset pelot ovat tulleet myös yhä keskeisemmiksi syiksi rajoittaa lasten vapaata liikku- mista monissa maissa. Tämä tarkoittaa sitä, että vanhemmat tai lapset itse pelkäävät jonkun vieraan aikuisen tai toisten lasten vahingoittavan lasta, jos hän liikkuu itseksensä tai ikätove- reittensa kanssa. Suomessa lasten ja vanhempien koetut pelot eivät ole niin suuri vapaata

liikkumista rajoittava tekijä kuin esimerkiksi Valko - Venäjällä ja Italiassa, joissa yleisimpänä perusteluna liikkumisrajoituksille oli pelko aikuisten aiheuttamasta vaarasta lapsille. Kuitenkin molemmissa maissa sosiaalisen vaaran pelko lisääntyi samalla kun urbanisaation aste kasvoi. (Aarnikko, Kyttä & Myllymäki2002, 29.)

Vaikka tutkimuksissa on osoitettu, että lapsiin kohdistuvat väkivallanteot eivät ole selvästi lisääntyneet ja tapahtuneetkin väkivallanteot ovat ylivoimaisesti yleisimmin tuttujen, yleensä oman perheenjäsenen tekemiä, niin vieraiden aikuisten pelko lisääntyy tästä huolimatta nopeasti. Tähän voi olla syynä median lisääntynyt uutisointi lapsiin kohdistuneista ikävistä väkivallanteista. Aikuiset ylireagoivat tällaisiin uutisiin herkästi ja saattavat omalla käyttäytymisellään reagoida uutiseen, siten että se voi lopulta johtaa ympäristön tulemiseen todellisuudessa entistä vaarallisemmaksi. Jos nimittäin niin sanotut tavalliset ihmiset vähentävät ulkona liikkumistaan, niin jäljelle jäävät vain marginaaliset käyttäjät, jotka helposti lisäävät liikkumiseen liittyvää vaarallisuuden tunnetta. Paras sosiaalisen turvallisuuden tae onkin toiset käyttäjät kevyen liikenteen väylillä ja kaikki toimet, jotka lisäävät aikuisten liikkumista jalkaisin ulkona ja viihtymistä yhteisissä ulkotiloissa, lisäävät samalla myös lasten turvallisuutta ulkoympäristöjen käyttäjinä. (Aarnikko, Kyttä & Myllymäki2002, 29 - 30.)

Tietysti jokainen vanhempi haluaa suojella lastaan ja välttää kaikkia vakavia riskejä. Kasvatuksellisenä tavoitteena tulisi kuitenkin olla lasten vapaampi ja itsenäinen turvallisessa ympäristössä liikkumisen taitojen kasvattaminen ja ylläpito kuin turvallisuuden lisääminen sulkeamalla lapsia entistä enemmän sisätiloihin. Ihanteellisinta olisi, jos lapsen kasvaessa hänen liikkumisvapautensa ja liikkumisreviirinsä kasvaisivat vähitellen samalla kun lapsen liikkumistaidot ja vastuunotto lisääntyvät. Leikki - ikäisen omaehtoisen liikkumisen reviirinä voisi siten olla oma, suojattu kotipiha, koululaisen liikkumisvapaudet saisivat ulottua omalle tutulle asuinalueelle ja nuoren reviirinä voisi parhaimmillaan olla jo koko kylä tai kaupunki. (Aarnikko, Kyttä & Myllymäki2002, 26.)

Lasten vapauksia itsenäiseen ulkona liikkumiseen tulisikin tukea kaikin tavoin, koska sillä on tärkeä merkitys lapsen kehitykselle sen kaikilla tasoilla. Esimerkiksi sveitsiläisessä tutkimuksessa verrattiin 5-vuotiaita lapsia, joista osa sai leikkiä vapaasti ulkona kotinsa läheisyydessä ja toiset eivät voineet leikkiä muualla kuin leikkipaikoilla aikuisen valvonnassa. ”Vapaampien” lasten motorinen sekä sosiaalinen kehitys oli nopeampaa kuin ”rajoitetumpien”. Ulkona liikkumisen vapaus liittyy siihen, että mahdollisuuden saadessaan lapsi saattaa mielellään viettää useitakin tunteja päivittäin ulkona liikkuen ja leikkien. Italiassa on puolestaan huomattu, että ulkona liikkumisen vapaudet ovat yhteydessä lasten sosiaalisten kontaktien määrään - sekä sisällä että ulkona. On olemassa jopa viitteitä siitä että liikkumisvapaudet voivat olla yhteydessä myös lasten emotionaaliseen kehitykseen tai identiteetin muotoutumiseen. Lasten liikkumisen vapaudet vaikuttavat kuitenkin kaiken kaikkiaan olennaisesti siihen, minkälaiseksi

hänen suhteensa ympäristöön muodostuu aikuisuutta ajatellen. On olemassa runsaasti tutkimustietoa siitä, että omaehtoinen ympäristön tutkiminen johtaa rikkaaseen käsitykseen ympäristöstä ja sen mahdollisuuksista. (Aarnikko, Kyttä & Myllymäki 2002, 31 - 32.)

Keski- ja Etelä- Euroopassa lasten itsenäisen liikkumisen raju väheneminen onkin saanut vanhemmat, tutkijat ja liikennesuunnittelijat huolestumaan ja ryhtymään erilaisiin toimenpiteisiin omatoimisen liikkumisen lisäämiseksi. Esimerkiksi Hollannissa on haluttu rohkaista lasten vapaata ulkona leikkimistä muuttamalla hiljaisia pihakatuja leikkikaduiksi. Italiassa on puolestaan kehitelty lasten koulumatkalle eräänlaisia tukipisteitä, tapaamispaikkoja kauppoihin tai kadunkulmiin, joissa luokkakaverit voivat tavata aamulla ja siten rohkaista toisiaan kulkemaan kouluun jalkaisin. Useat järjestöt organisoivat myös kansainvälisiä teemapäiviä ja kampanjoita kävellen kouluun kulkemisen edistämiseksi. Kauempaa autolla tulevien lasten omaehtoista liikkumista on puolestaan tuettu sijoittamalla jättöpaikkoja etäämmäksi koulusta, millä edistetään myös koulujen liikenneympäristöjen turvallisuutta. Lisäksi joukkoliikenteen järjestelyjen parantamisella, lasten käyttämien reittien valaisulla ja tehokkaalla kunnossapidolla sekä talvi että kesäaikaan on suuri merkitys. Aikuisten kehittämien ratkaisujen lisäksi olisi merkityksellistä ottaa myös lapset mukaan suunnittelemaan ja parantamaan liikenneympäristöään omaehtoista liikkumista tukevammaksi. Esimerkiksi eräässä Suomessa tehdyssä tutkimuksessa lapset toivat esille muutamia hyvinkin pieniä, mutta jokapäiväisen liikkumisen kannalta merkittäviä asioita, kuten suojateiden huono näkyvyys ja lumen auraus autojen tieltä ennen jalankulkijoita. Tämä toi esille lisäksi lasten luovuuden ja kyvykkyyden esittää oma-peräisiä ratkaisuja olemassa oleviin ongelmiin ja tuoda esille uudenlaisia näkökulmia. (Aarnikko, Kyttä & Myllymäki 2002, 30, 32 - 33.)

7 Kohti lapsen näköistä liikennejärjestelmää

Historian aikana lapsuutta ei ole nähty aina samalla tavalla. Aikoinaan lapsi nähtiin pienenä aikuisena, vanhempien ”omaisuutena” ja kasvatustoimenpiteiden kohteena. Itse lapsuuttaan ei ole pidetty merkityksellisenä vaiheena ihmisen kokonaiskehityksessä. Käsitykset ovat kuitenkin muuttuneet ja nykyisin lapsuus nähdään tärkeänä vaiheena, jolla on oma arvonsa aikuisiän toimintamahdollisuuksien kannalta. Lapsi nähdään itsenäisenä toimijana, jolla on muun muassa omat sosiaaliset verkostonsa ja hän kykenee muodostamaan omat näkemyksensä. (Hirsjärvi & Huttunen 1995 Kalenon, Pölläsen & Rautiaisen 2006, 12 mukaan).

Lapsiin kohdistuneet käsitykset ovat ajan kuluessa siis muuttuneet suuresti, mutta esimerkiksi liikenteessä käytännön tasolla suurta muutosta ei ole kuitenkaan tapahtunut. Lapset huomioidaan tiepiireissä hyvinkin vaihtelevasti, useimmiten aiemmin esitellyissä liikenneturvallisuussuunnitelmissa, mutta lasten omia käsityksiä selvitetään sitäkin harvemmin. Käytännön suunnittelutyössä lapsi on helppo unohtaa ja erityisesti liikenneturvallisuuskysymyksissä auto ajaa

lapsen ohi. Lapset nähdään nimittäin usein vasta silloin kun heidän oloissaan tai toiminnassaan on nähtävissä joitakin sosiaalisia ongelmia (Strandell1977, Huopalaisen2000, 1 mukaan). Tämä tarkoittaa myös sitä, että lasten liikkumistarpeista ei kerätä järjestelmällisesti tietoa eikä tienpidon vaikutuksia lapsiin arvioida riittävästi. Lasten liikkumistarpeita ja - ongelmia tulisikin kartoittaa laajan kyselyn avulla tai harkita ”liikuntarekisterin” perustamista Iso - Britannian mallin mukaisesti. Kyseessä on jatkuvasti päivittyvä kysely koululaisille, jonka tarkoituksena on kartoittaa lasten itsenäistä liikkumista. Kysely koskee ainoastaan lasten koulumatkoja. Tähän mennessä on jo selvinnyt, että erityisesti pienimmät koululaiset jo 5-vuotiaista alkaen haluaisivat mennä selvästi todellisuutta useammin kouluun pyörällä. Lisäksi Suomessa olisi syytä kiinnittää huomiota lasten omiin käsityksiin ulkona liikkumisen riskeistä, liittyivät ne sitten liikenteeseen tai sosiaaliseen ympäristöön. ”Todellisten”, laskennallisten riskien sijaan ihmisten käyttäytymistä säätelevät lopulta kuitenkin henkilökohtaisesti koetut riskit. Mikäli vanhemmat kokevat lasten lähiympäristön ja kulkureitit turvallisiksi, lisää se lasten liikkumisvapauksia. Lasten liikkumisvapauksien laajentuminen puolestaan lisää lasten arkiliikkumista parantaen heidän fyysistä kuntoaan ja vähentää vanhempien tarvetta kuljettaa lapsia. Kuljetustarpeen pieneneminen voi taas vähentää liikennettä etenkin päiväkotien ja lasten liikuntapaikkojen lähiympäristössä. Liikennejärjestelmässä ylipäättään lasten liikkumisen sosiaalisen tasa - arvon tukeminen lisää kaikkien elinympäristön hyvinvointia, viihtyisyyttä ja turvallisuutta. (Aarnikko, Kyttä & Myllymäki2002, 59 ja 60; Huopalainen2000, 1 ja 2.)

Lasten liikenneturvallisuudesta vastaavan työn taustalle on viime vuosina noussut nollavisio eli pyrkimys siihen, ettei yhdenkään lapsen tarvitsisi kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Ajatusmalli on luonut uusia työvälineitä erityisesti paikalliseen liikenneturvallisuustyöhön, kun pohditaan konkreettisia keinoja lasten liikenneonnettomuuksien ennaltaehkäisyyn. Sen mukaan lapset tarvitsevat kehityksensä tueksi sekä suojaavia että ohjaavia toimenpiteitä voidakseen liikkua omassa lähiympäristössään turvallisesti. Lähtökohtana tuleeekin olla molempien tekijöiden huomioiminen, sillä ainoastaan suojeltaessa lasta liian vaaralliselta liikenteeltä, päädytään helposti siihen, että lasten liikkumismahdollisuudet kaventuvat. Liikenneministeriön Liikenteen toimintalinjat vuoteen 2020-julkaisun (1997) mukaan lasten turvallisuuteen onkin kiinnitettävä erityistä huomiota suunnittelemalla taajamien liikenneympäristöt niin, että ne vastaavat liikenteen heikoimpien osapuolten tarpeita. Julkaisun mukaan eri ikäryhmillä tulisi olla tasavertaiset mahdollisuudet turvalliseen liikkumiseen päivittäisillä matkoillaan. (Huopalainen2000, 2 ja 3.)

Seuraavaksi kerron vielä hieman tarkemmin erilaisista työkaluista, joita yhteiskunnalla on käytössä lasten turvallisuuden ja liikkuvuuden lisäämisen kannalta. Lapset voidaan ottaa huomioon jo yhdyskuntasuunnittelun tasolla jos asuinalueet, koulut, palvelut, vapaa - ajan ja muu toiminta sijoitetaan niin, että lasten kuljetustarpeet ja autoliikenteen kohtaaminen saadaan mahdollisimman vähäiseksi. Lisäksi yhtenäinen kävely- ja pyöräilyverkko antaa hyvän

liikkuvuuden ja turvallisuuden alueiden sisällä ja niiden välillä. Kaupunkien ja asutusalueiden liikenneturvallisuutta ajatellen on merkityksellistä se, miten taloja, teitä ja avoimia maa - alueita järjestetään ja liikenne erotetaan sellaisista alueista missä on lapsia. Pienetkin muutokset katutilassa, joilla vähennetään liikenteen määriä ja nopeuksia siellä missä lapsia liikkuu sekä liikenteen uudelleenjärjestämistä, vähennetään samalla myös lapsiin kohdistuvia liikenne-eriskejä. (Liikenneturva1997.) Lasten turvallisen liikkumisen kannalta ei ole edullista, että tärkeä suojatiemerkki on liikennemerkeistä kooltaan sekä väreiltään vaatimattomimpia ja että suojatie sijoitetaan mielellään risteyskohtiin, missä lapsen on kahden suunnan asemasta tarkkailtava neljästä suunnasta mahdollisesti lähestyvien autojen lisäksi myös kääntyviä ajoneuvoja. (Nieminen, R. 1982, 14.) Nykyiset liikenneympäristöt tulisikin rakentaa vastaamaan paremmin lasten tarpeita ja edellytyksiä huomioimalla kevyen liikenteen väylien ja suojateiden tärkeys.

Liikenneympäristöön liittyvien asioiden lisäksi vanhempien tulee huolehtia oikeanlaisten turvalaitteiden tarkoituksenmukaisesta käytöstä sekä kiinnittää huomiota lasten liikennekasvatukseen. Opetuksessa on hyvä hyödyntää omaa lähiympäristöään, sillä se antaa vanhemmille mahdollisuuden arvioida myös alueen turvallisuusratkaisuja ja vaikuttaa epäkohtien korjaamiseen. Erityisen hyvä apu on Liikenneturvan laatima Turvaa lapsen koulutie - aineisto, johon on koottu kokeiltuja malleja ja valmiita lomakkeita vaaranpaikkojen kartoittamiseksi ja opetuksen tueksi. Lasten lisäksi tulisi ottaa huomioon myös kaikki muut tienkäyttäjät ja järjestää heille koulutusta ja tiedotusta lasten ominaisuuksista liikenteessä, sekä kannustaa kiinnittämään huomiota lähiympäristönsä turvallisuusratkaisuihin. (Huopalainen2000, 2 ja 3.) Kehitettävänä osa - alueena nähdään myös tiedottaminen ja viestittäminen suunnittelijoille lapsinäkökulmaan liittyvistä asioista. Esimerkkinä voidaan mainita Ruotsin Tielaitoksen Internet - sivut, joille on koottu tietoa lapsista ”Barn och närsamhälle” - otsikon alle. Lapsinäkökulman sisäistämiseksi suunnittelijoille on järjestettävä koulutusta, tietoa ja ohjeistusta. (Aarnikko, Kyttä & Myllymäki2002, 60.)

Olisi hienoa nähdä ja kokea se, että lapset otettaisiin mukaan suunnitteluun yhä enenevässä määrin myös Suurpellossa. Tämä edellyttäisi kuitenkin ensin lasten osallistumis- ja vuorovaikutusmenetelmien kehittämistä ja kokeilemistä. Sitä odotellessa onkin hyvä keskittyä lasten liikenneturvallisuutta parantavaan toimintaan liikennekasvatuksen ja tietoisuuden kasvattamisen kautta.

8 Tutkimusmenetelmien kuvaus

Tässä osuudessa kerrotaan ja perustellaan tutkimusmenetelmiä. Tiedonkeruumenetelmää ja lähestymistapaa tukee ja täydentää Bikva-mallin, jonka pohjalta tulokset viedään ylempien päättäjien käyttöön. Palvelumuotoilu on lähestymistapana myös erityisen mielenkiintoinen,

sillä sen tarjoamia työvälineitä ei ole opinnäytetyön tyypisissä tutkimisissa vielä paljon käytetty. Sen tarjoaa kuitenkin kehittämisestä kiinnostuneille runsaasti mahdollisuuksia ja korostaa etenkin asiakkaiden ottamista mukaan heitä koskevaan työskentelyyn.

8.1 Haastattelu tiedonkeruumenetelmänä

Valitsin tiedonkeruumenetelmäksi haastattelun, sillä se tukee hyvin palvelumuotoiluun kuuluvia periaatteita. Haastattelussa kun ollaan suorassa kielellisessä vuorovaikutuksessa tutkittavan kanssa, jolloin aineiston keruuta voi säädellä joustavasti tilanteen edellyttämällä tavalla ja haastateltavia myötäillen. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2010. 204 - 205.) Tällöin haastattelija jää taustalle ja vastaajasta tulee aktiivisempi osapuoli, jolloin saadaan juuri hänen näkemyksiään kyseessä olevasta aiheesta. Samalla voidaan kuitenkin myös selventää ja syventää saatavia vastauksia. Haastattelutyypeistä päädyinkin puolistrukturoituun haastatteluun, jossa kysymykset ovat kaikille samat mutta vastauksia ei ole sidottu vastausvaihtoehtoihin, vaan haastateltavat voivat vastata omin sanoin tai kysymykset on määrätty ennalta mutta haastattelija voi vaihdella niiden sanamuotoja. Puolistrukturoidulle menetelmälle on siis ominaista, että jokin haastattelun näkökohta on lyöty lukkoon, mutta ei kaikkia. Siinä myös korostetaan ihmisten tulkintoja asioista, heidän asioille antamia merkityksiä sekä sitä, miten merkitykset syntyvät vuorovaikutuksessa (Hirsjärvi & Hurme 2001, 48.) Tarkoituksena on kuitenkin, että vastauksia pyritään löytämään siten, että niillä on merkitystä kehittämistyölle. (Tuomi & Sarajärvi 2004. 77). Toteutin haastattelun yksilöhaastatteluna, jolloin sain esille jokaisen haastateltavan oman näkemyksen ja kokemuksen aiheesta.

8.2 Palvelumuotoilu opinnäytetyön lähestymistapana

Käytän opinnäytetyössäni apuna palvelumuotoilua ymmärtääkseni kyseessä olevaa ilmiötä paremmin. Palvelumuotoilu koostuu erilaisista menetelmistä, jotka yhdistävät kulttuurisen, sosiaalisen ja inhimillisen vuorovaikutuksen alueet toimiviksi kokonaisuuksiksi eri toimijoiden välillä. Perinteisestä palvelujen kehittämisestä palvelumuotoilu eroaa siinä, että se haastaa myös käyttäjät osallistumaan entistä tiiviimmin yhteiseen työskentelyyn. Tällöin käyttäjät pääsevät itse keräämään tietoa ja kertomaan kokemuksistaan, jolloin tutkijan on tarkoitus pysyä enemmän taka-alalla ja vain havainnoida käyttäjiä. Siten muotoilijan työvälineenä on käyttäjän eikä muotoilijan tulkinta kehittämisen kohteesta, siitä huolimatta, että muotoilija antaa viimeisen muodon käyttäjän tulkinnalle. Prosessin tavoitteena on tunnistaa piilevät käyttäjätarpeet, joita käyttäjät eivät edes tienneet haluavansa tai eivät osanneet kuvitella. Palvelumuotoilun prosessi ja työkalut painottavat vahvoja sosiaalisia taitoja, empatiaa käyttäjiä kohtaan, luovuutta ja visuaalista ajattelua. Niiden avulla tähdätään saamaan hyvä vuorovaikutussuhde asiakkaisiin sekä erottumaan muista. (Miettinen 2011, 21 -22, 32.)

Palvelumuotoilussa hyödynnetään erityisesti luovia työskentelytapoja, joiden avulla kerätään käyttäjätietoa ja tuotetaan kokonaan uusia ratkaisuja suunnitteluongelmiin. Innovatiivisista menetelmistä tunnetuimpia ovat muotoiluluotaimet, jotka ovat itsedokumentointiin perustuva työtapo. Niiden tarkoituksena on herätellä käyttäjä näkemään ympärillään olevia arkisia asioita ja omia kokemuksiaan, niin että ne välttyvät tutkijalle. Osallistavan luonteensa lisäksi ideat kuvataan visuaalisesti kuvakertomuksien, videoiden tai piirrosten avulla, jolloin kuva kehittämisen kohteena olevasta asiasta entisestään selkiytyy. Tyypillisimpiä itsedokumentointin menetelmiä ovat valokuvaus ja päiväkirjat, jotka antavat käyttäjälle mahdollisuuden kirjata, arvioida ja ilmaista mielipiteensä toimintaympäristöistä ja toimenpiteistä, jotka liittyvät kehittämisen kohteena olevaan asiaan. Täten luodaan yhteys käyttäjien ja tutkijoiden välille ja innostetaan koko suunnitteluryhmää. (Miettinen2011. 27, 64 - 65.)

Yhteissuunnittelusessiot tai -työpajat ovat myös yksi tapa osallistaa monialainen joukko ihmisiä suunnitteluprosessin eri vaiheisiin, hyödyttään erityisesti suunnittelun alkuvaihetta, jossa vasta etsitään varsinaisia suunnitteluongelmia ja kehitysmahdollisuuksia. Yhteissuunnittelusessio sisältää yleensä seuraavat vaiheet: tilaisuuden ja sen tavoitteiden esittely, lämmittely/virittäytyminen, yhteissuunnittelu, ryhmien esitykset ja loppukeskustelu. Lämmittelyn tarkoituksena on virittää osallistujat teemaan ja esittäytyä lyhyesti esimerkiksi kertomalla jokin aiheeseen liittyvä omakohtainen tarina. Suunnittelutehtävään liittyy kiinnostavien teemojen etsimistä, ilmiöiden ryhmittelyä, nimeämistä ja priorisointia, kokonaisuuksien muodostamista usein sirpaleisesta käyttäjätutkimusaineistosta jne. Suunnitelmallista ja käyttäjälähtöistä ajattelua tuetaan lisäksi erilaisilla visuaalisilla virikkeillä, kuten käyttäjätutkimuksesta saaduilla valokuvilla, lyhyillä videopätkillä tai haastatteluista poimituilla lainauksilla. Materiaalin tarkoituksena on ohjata ryhmän keskustelua ja avata uusia näkökulmia aiheeseen sekä nostaa esiin muistoja ja mielipiteitä. Lopputuloksena on tyypillisesti joukko teemoja jatkotutkimukseen ja ideoita jatkokehityksen taustaksi. (Miettinen2011. 80 - 82.)

On tärkeää varata aikaa ryhmätyön tulosten läpikäyntiin, vaikka usein suunnittelun kannalta oleelliset asiat tulevat ilmi ryhmätyön aikana käydyissä keskusteluissa, neuvotteluissa ja tarinoissa pikemminkin kuin ryhmän loppuesityksessä, tai ryhmän tuottamassa kollaasissa. Lopputulos kuvaa aina vain tiivistelmän käydystä keskustelusta. Yhteissuunnittelutilaisuuksien dokumentointiin kannattaakin panostaa esimerkiksi nauhoittamalla keskustelua. Dokumentointin lisäksi jälkityöstön suunnittelu etukäteen ja siitä kertominen osallistujille on tärkeää, sillä se motivoi ja ohjaa työskentelyä: On helpompi paneutua annettuun tehtävään, jos ymmärtää sen merkityksen omaan työhön ja haluttuun lopputulokseen. (Miettinen2011. 82.)

8.3 Bikva-malli

Käytän tutkimukseni pohjana Bikva-mallia, jossa hyödynnän muita edellä mainitsemiani tutkimusmenetelmiä. Bikva-malli on alun perin lähtöisin Tanskasta ja sitä on käytetty erityisesti sosiaalipsykiatrian alalla, mutta myöhemmin se on levinnyt myös laajempaan käyttöön. Bikva on oppimislähtöinen prosessiarviointimenetelmä ja sen odotetaan vaikuttavan työmallien ja työskentelytapojen kehittämiseen. Bikva-mallin tärkeimpänä ajatuksena on ottaa asiakkaat tai tässä tapauksessa asukkaat mukaan arviointiin. Tarkoituksena on luoda yhteys asukkaiden ongelmien ymmärtämisen ja kehittämisen kohteen välille ja ajatuksena on, että asukkailla on oleellista tietoa, josta voi olla hyötyä toiminnan kohdentamisessa. Bikva-mallin käyttö alkaa ryhmähaastattelulla, jossa asiakkaita pyydetään kertomaan ja perustelemaan, mitä he pitävät myönteisinä ja kielteisinä heihin kohdistuvassa ilmiössä. Itse käytän ryhmähaastattelun sijaan yhteisöpajaa, jossa tarkoitus on kuitenkin sama, saada tietoa asukkaiden omista kokemuksista ja kehittämisen kohteena olevan asian laadusta ja vaikuttavuudesta, mutta vieläkin syvällisemmin. Ryhmässä tapahtuvan työskentelyn etuna on se, että painopiste ei ole kovin tunneperitoisissa ja yksilöllisissä asioissa, vaan ryhmän haastateltavat ottavat enemmän kantaa toistensa perusteluihin kuin siihen, mitä odottavat haastattelijan haluavan kuulla. Samalla ryhmässä tehtävä yhteistyö myös innostaa vivahteikkaampaan perusteluun kuin esimerkiksi yksilöhaastattelussa. Koen kuitenkin tekemäni alun kartoittavat yksilöhaastattelut perustelluiksi siksi, että se antoi minulle tärkeää tietoa asukkaiden näkemyksistä ja samalla johdatti myös asukkaat seuraaviin työskentelyvaiheisiin. (Krogstrup2004, Stakes Sosiaaliportti.fi.)

Ryhmässä tapahtuneen työskentelyn jälkeen asukkaiden palaute esitetään tärkeille sidosryhmille, kuten Suurpellon kehittämisestä vastaaville henkilöille, jotka arvioivat esiin tulleet ongelmat ja käsittelevät, mihin asukkaiden arviot heidän mielestään perustuvat. Sidosryhmien ottamista mukaan työskentelyyn perustellaan sillä, että heillä voi olla erityisiä ja oikeutettuja näkemyksiä, jotka on otettava huomioon esimerkiksi lainsäädännössä ja poliittisessa päätöksenteossa sekä yleistä etua ja yhteisiä näkökohtia pohdittaessa. Sidosryhmiä haastatteleamalla saadaan selville myös heidän tulkintansa siitä, miten nämä näkökohdat vaikuttavat heidän työhönsä. Tarkoituksena on, että asukkaiden kanssa toimiminen käynnistää arviointi- ja oppimisprosessin kunnallisorganisaation muilla tasoilla, jonka tavoitteena on kyseenalaistaa olemassa olevat käytännöt ja toimintatavat sekä antaa toimijoille tietoa mahdollisesti tulevaisuuden vaatimuksista. Mallin toteuttaja voi osallistua muutosprosessiin enemmän tai vähemmän aktiivisesti. Hän voi antaa prosessista saatujen tietojen puhua puolestaan, antaa arviointiprosessista saatujen tietojen perustella suosituksia tai edistää muutokseen johtavaa kehittämisprosessia. Tärkeintä on kuitenkin, että vuoropuhelu ja kehitys asukkaiden ja eri toimijoiden välillä on jatkuvaa ja että arviointia seuraa todellinen toiminta. (Krogstrup2004, Stakes Sosiaaliportti.fi.)

8.4 Tiedonhankinnan kuvaus

Keräsin vanhempia mukaan kehittämistyöhön esimerkiksi Infopaviljongissa, Suurpellon vanhempainyhdistyksessä ja Suurpeltoseurassa toimivien yhteyshenkilöiden kautta. Lisäksi kyselin muutamia mukaan Suurpellon Ystävänpäivä tapahtumassa 14.2., Pitkiä Pellavia - tapahtumassa 8.3 ja Suurpellossa toimivan perhekahvilan kautta. Käytin apuna kirjoittamaani esittelyä opinnäytetyöstäni (Liite 1), jonka annoin vanhemmalle mukaan tarkempaa tutustumista varten. Sain mukaan kuusi vanhempaa, joista neljä oli isiä ja kaksi äitiä. Hankkiessani osallistujia tällä tavoin en tarvinnut Espoon kaupungin erillistä tutkimuslupaa, vaan käytin Koulii-hankkeen yleistä suostumuslupaa tutkimukseen osallistumisesta. Pyrin saamaan mukaan mahdollisimman paljon päiväkotia - ikäisien lasten vanhempia ja ikien keskiarvo olikin noin neljä vuotta. Yritin myös katsoa, että saisin asukkaita eri asuinalueilta, jotka ovat jo valmistuneet. Suurin osa perheistä oli asunut alueella vasta muutamia kuukausia kun osa oli puolestaan ehtinyt tutustua alueeseen jo puolen vuoden ajan.

Tein mukaan lähteneille ensin yksilohaastattelun, jonka avulla oli tarkoitus saada selville Suurpellossa asuvien vanhempien käsityksiä siitä, miten he näkevät ja kokevat Suurpellon alueen ympäristö- ja liikennesuunnittelun vastaavan lasten tarpeisiin ja turvallisuuteen. Haastattelun tarkoituksena oli ikään kuin johdattaa haastateltavat aiheeseen ja antaa heille työkalut jatkotyöskentelyyn sekä saada myös jonkinlaista tietoa haastateltavien käsityksistä aiheeseen liittyen. Pidin ensimmäisen haastattelun viikolla 8 ja viimeiset viikolla 13, jonka jälkeen vanhemmat pääsivät työstämään aihetta itsenäisesti.

Käytin tutkimuksessani apuna tiedon hankinnassa myös palvelumuotoilun innovatiivista, luovaa menetelmää, visuaalista päiväkirjaa, joka on itsedokumentointiin perustuva työtapo. Tarkoituksena oli, että käyttäjät kirjaavat kokemuksiaan lasten liikenneturvallisuudesta Suurpellossa kuvien ja tekstin avulla päiväkirjaan. Vanhemmat saivat asettua lapsen asemaan ja pohtia sekä kertoa siitä, miten Suurpellon alueen liikennejärjestelyt vaikuttavat lapsen päivittäiseen toimimiseen ja liikkumiseen. Sen avulla sain vanhemmat näkemään ympärillään olevia arkisia asioita ja omia kokemuksiaan niin, että ne välittyvät myös muille. (Miettinen2011, 73 - 74.)

Tämän itsenäisen työvaiheen jälkeen siirryimme yhteistoiminnalliseen vaiheeseen, jolloin me kaikki kehittämistyöhön osallistuvat, jotka tuona päivänä pääsivät tulemaan, kokoonnuimme yhteiseen työpajaan. Tarkoituksenamme oli yhteisesti kuvien ja haastattelujen yhdistelmällä päästään kiinni niihin tulkintoihin, joita vanhemmat omille lasten liikenneturvallisuutta Suurpellossa koskeville mielikuville, käsityksille ja ajatuksille antavat. Lisäksi kokosimme isolle Suurpeltoa kuvaavalle kartalle kuvia alueesta sekä kirjoitimme lyhyesti kuvan tarkoituksen ja keskustelimme yhteisesti aiheesta. Työskentelyssä huomioitiin erityisesti lapsilähtöisyys kaupunkisuunnittelussa. (Miettinen2011. 72, 74.) Pidimme yhteisöpajan viikolla 17 maanantaina

23. 4. Paikalle saapui kuudesta vanhemmasta neljä. Tämän jälkeen minun tehtäväni oli viedä yhdessä vanhempien kanssa kasattua aineistoa eteenpäin ja siten kehittää Suurpellon liikenneturvallisuutta sekä lasten huomiointia jo suunnitteluvaiheessa. Keskustelu käytiin 7.5.2012 ja paikalla oli itseni lisäksi Suurpellon projektinjohtaja, projekti – insinööri sekä Espoon teknisen ja ympäristötoimen tiedottaja.

9 Aineiston analyysimenetelmät

Käytin vanhempien haastatteluiden purkamiseen sisällönanalyysiä, jonka avulla sain heidän näkemyksensä esiin mahdollisimman selkeällä ja jäsennellyllä tavalla. Sen pohjalta tulokset oli myös helppo esitellä Suurpellon alueesta vastaaville henkilöille ja purkaa heidän vastauksensa ymmärrettävään muotoon ja yhdistää oikean luokan kanssa. Yhteisöpajassa käytin lisäksi apuna videokuvausta, jonka pystyin myöhemmin purkamaan videoanalyysin pohjalta.

9.1 Sisällönanalyysi

Opinnäytetyössä on käytetty aineistolähtöistä sisällönanalyysiä, joka on menettelytapa, millä voidaan analysoida objektiivisesti ja systemaattisesti dokumentteja. Sillä pyritään saamaan kuvaus tutkittavasta ilmiöstä tiivistetyssä ja yleisessä muodossa. Tieto on tarkoitus järjestää selkeästi ja tiiviisti kadottamatta siitä olennaista informaatiota. (Tuomi & Sarajärvi 2009, 92-93.)

Aineistolähtöinen sisällönanalyysi etenee näiden vaiheiden mukaisesti: 1) Haastattelun kuunteleminen ja litterointi. 2) Haastattelun lukeminen ja sisältöön perehtyminen. 3) Pelkistettyjen ilmausten etsiminen ja alleviivaaminen. 4) Samankaltaisuuksien ja erilaisuuksien etsiminen pelkistetyistä ilmauksista. 5) Pelkistettyjen ilmausten yhdistäminen ja alaluokkien muodostaminen. 6) Alaluokkien yhdistäminen ja yläluokkien muodostaminen niistä. 7) Yläluokkien yhdistäminen ja kokoavan käsitteen muodostaminen. (Tuomi & Sarajärvi 2009, 108-109.) Pelkistetyksi voidaan siis sanoa, että aluksi tehdään vahva päätös siitä, mikä aineistossa kiinnostaa, minkä jälkeen aineistosta eritellään ja merkitään ne kohdat mitkä vastaa kiinnostuksen kohdetta. Ylijäävä osuus jätetään pois tutkimuksesta. Tämän jälkeen aineisto luokitellaan, teemoitellaan tai tyypitellään. Lopuksi kirjoitetaan yhteenveto. (Tuomi & Sarajärvi 2009, 92.)

9.2 Videoanalyysi

Videoanalyysi on yhteydessä etnografiseen analyysiin, joka tapahtuu esimerkiksi osallistuvan havainnoinnin ja haastatteluiden pohjalta. Tällöin etnografinen informaatio luo taustaa, jota vasten videoanalyysi tulkitaan. Videokuvausten aikaisen toiminnan ja tutkijan muistiinpanojen lisäksi videoinnissa on se hyöty, että alkuperäinen aineisto kaikessa rikkaudessaan on

tutkijan ulottuvilla myös myöhemmin, mikä mahdollistaa lukemattomien katselukertojen ja videokuvan pysäyttämisen avulla tapahtumien ja sen toimintojen syvällisemmän analysoinnin. Useat katselukerrat, kuvaliikkeen nopeuttaminen tai hidastaminen mahdollistaa myös kvalitatiivisen tutkimusmetodin yhden vaatimuksen: merkityksellistä on se mitä aineistosta valikoituu. Videoanalyysin työläin vaihe onkin olennaisen tiedon löytäminen kaikesta tästä tapahtumien viidakosta, tulkinta ja vielä sen kirjoittaminen puhtaaksi. Tarkoituksena on analyysiä tehtäessä edetä vaihe vaiheelta kohti tulkintaa. Ensin katsotaan koko video - otos ilman tulkintaa ja kommentteja. Tämän jälkeen katsotaan yksi asia tai tapahtuma kerrallaan, ehkä hidastetulla nopeudella, kuvaillaan ilman tulkintaa mitä tapahtui: mitä henkilöt tekivät, mitä ympäristössä tapahtui. Lopuksi seuraa tulkintavaihe, jossa pohditaan syvällisemmin sitä, mitä nähtiin ja kuinka asioita tulisi tulkita. Tulkinnan ja analyysin perusteella voidaan tehdä suunnitelmia, sopimuksia ja sopia jatkotyöskentelystä. (Jakkula2002, Oulun yliopiston kirjasto; VAVA2006, Joensuun yliopisto.)

Käytettäessä videokuvausta erityisesti yhteistyöskentelyn apuna saadaan selvemmin esille myös tutkimuksessa mukana olevien henkilöiden omia arviointeja keskustelun kohteena olevasta aiheesta, jolloin ei olla vain tutkijan tulkintojen varassa. Tutkija voi myös olla yhteydessä osanottajiin purettuaan videota varmistuakseen epäselvistä kohdista ja siten parantaa tutkimuksensa ekologista validiteettia eli sovellettavuutta todellisiin elämäntilanteisiin. Lisäksi se tarjoaa mahdollisuuden arvioinnin reliabiliteetin varmistamiseen, koska ilmiö pysyy video-otoksessa kerrasta toiseen samana ja videoidun aineiston pohjalta voidaan koska tahansa tutkimustulokset arvioida uudelleen. Suurimpana videoanalyysiin liittyvänä rajoituksena on kuitenkin se, että jo suunnitteluvaiheessa tulisi kyetä ottamaan huomioon tiettyjä asioita. Tekniset valinnat ja ratkaisut ovat kuvausten alussa tärkeitä; puutteita ei voida korvata jälkikäteen. Tämä saattaa olla ongelmallista sen vuoksi, että tutkija ei aina kuvausten alkuvaiheessa ole itsekään tarkalleen selvillä, mihin hänen huomionsa myöhemmin erityisesti kohdistuu. Sen vuoksi yhden kameran tulisi kuvata pelkästään yleiskuvaa. Lisänauhureita sekä muuta lisävarustusta voi sijoittaa keskeisille paikoille. Tämä kaikki liittyy siihen, mikä katsotaan kuvaamisen arvoiseksi ja mikä ei. Myös itse kamera voi välineenä olla työskentelyä rajoittava tekijä. On tärkeää että kaikilta osallistujilta on ylipäätään saatu suostumus kameran käyttöön. Lisäksi ihmiset saattavat kokea kameran häiritseväksi ja jopa rajoittaa omaa osallistumistaan sen takia. Tutkimusten mukaan ihmiset tottuvat kuitenkin yllättävän nopeasti kameraan varsinkin, jos kuvaaja ei ole kameran takana ja kun kuvattavat henkilöt paneutuvat intensiivisesti siihen, mitä ovat tekemässä. (Jakkula2002, Oulun yliopiston kirjasto.)

9.3 Aineiston analyysin kuvaus

Nauhoitin kaikki haastattelut nauhurilla, jolloin niihin oli helppo palata ja litteroida ne sanatarkasti alkuperäisten ilmausten mukaan kirjoitettuun muotoon. Tällöin pystyin myös paremmin perehtymään sisältöön ja saamaan kunnollisen käsityksen haastattelujen kulusta. Tiedon

ollessa tallennettuna muualle kuin vain omaan päähän voi olla varma siitä, että mitään ei mene ohi. Samalla pystyi paremmin jäsentelmään aineistoa, etsimään siitä pelkistettyjä ilmauksia ja poimimaan opinnäytetyön kannalta merkitykselliset asiat. Saamastani aineistosta oli helposti löydettävissä yhdistävät luokat, mutta muodostin alaluokat helpottamaan sisällön kokonaisuuden hahmottamista. Sisällönanalyysin avulla sain järjestettyä aineistoa selkeästi ja tiivistetysti kuitenkin kadottamatta siitä olennaista informaatiota. Tiivistelmän tulosten koonnista voi katsoa opinnäytetyön lopusta (Liite 4).

Käytin videoanalyysiä täydentämään sisällönanalyysillä kokoamaani aineistoa. Videoin pidetyn yhteisöpajan kokonaisuudessaan, jolloin minulla oli alkuperäinen aineisto käytettävissä myös myöhemmin ja pystyin palaamaan siihen aina kun halusin. Kerroin vanhemmille yhteisöpajan alussa, että aion videokuvata tilaisuuden, eivätkä vanhemmat kokeneet sitä mitenkään häiritsevänä. Asetin kameran vielä tilannetta helpottaakseni vanhempien taakse, jolloin he eivät nähneet kameraa koko ajan ja näkyisivät videolla vain takaa päin. Koin, että tilaisuus sujui luonnollisesti eikä moni edes muistanut kameraa lopettaessamme. Videokuvan avulla pystyin analysoimaan tapahtumia ja toimintoja syvällisemmin. Tarkoitukseni ei kuitenkaan ollut kiinnittää huomiota liikaa pieniin yksityiskohtiin, vaan saada yleiskuvan tilaisuudesta ja sen tunnelmasta sekä pohtia vastausten merkitystä tutkimukseni kannalta. Videokuvaus sopii mielestäni hyvin myös palvelumuotoilun periaatteisiin, jolloin saadaan tarkemmin esille tutkimuksessa mukana olevien henkilöiden käsityksiä keskustelun kohteena olevasta aiheesta, eikä tutkija ole vain omien tulkintojen varassa.

10 Opinnäytetyön tulokset

Tässä osuudessa esittelen opinnäytetyöni kannalta merkityksellisimmät tulokset. Tulokset on koottu vanhempien haastatteluiden, yhteisöpajan ja Suurpellon alueesta vastaavien henkilöiden kanssa käydyn keskustelun pohjalta. Tarkoituksena on tuoda molempien käsityksiä ja näkemyksiä esille samaan aiheeseen liittyen ja hieman muihinkin teorioihin nojaten.

10.1 Suurpellon turvallisuusongelmat ympäristössä ja liikenteessä

Suurpelto on tällä hetkellä yksi Uudenmaan suurimmista rakennustyömaista, jolla kuitenkin asuu jo noin 2000 asukasta. Kaikki alueelle muuttaneet ovat olleet tietoisia siitä, että rakentamista ja työmaata tulee olemaan ympärillä vielä useamman vuoden ajan. Asukkaat ymmärtävät tilanteen väliaikaisuuden, mutta olisi silti toivottavaa, että rakennuttajat ottaisivat kuitenkin huomioon alueella jo asuvat asukkaat ja etenkin lapset. Monia kummastutti myös rakentamisen suunnittelemattomuus ja epäjohtamukaisuus. Miksi alueelle, jossa rakentaminen aloitettiin ensimmäisenä, jatkuu siellä yhä ja silti aletaan rakentaa jo seuraavia alueita? Eikö

olisi järkevämpää rakentaa yksi alue kerralla loppuun? Onko kyseiset asunnot saatu nyt vasta kaupan ja siten rakentaminen kannattavaa?

Rakennustyömaista johtuvat ongelmat

Yhdeksi rakentamisesta aiheutuvaksi ongelmaksi mainittiin työmailta kulkeutuva romu, jota saattaa levittäytyä laajemmaltikin ja etenkin erilaiset sähkökaapelit ja terävät työmaajätteet koettiin vaarallisiksi lasten kanssa liikuttaessa. Lapset kun ovat luonnostaan uteliaita, koskevat ja laittavat suuhunsa mitä käsiinsä saavat. On tietysti ymmärrettävää, että töitä tehtäessä tällaisten asioiden huomioiminen tuntuu vähäpätöiseltä ja lasten touhuilut kuuluvat vanhempien vastuulle, mutta ympäriinsä levittäytyvät roskat vaikuttavat myös alueen esteettisyyteen ja viihtyvyyteen. Keskusteltuani Suurpellon projektinjohtajan, projekti - insinöörin ja Espoon teknisen ja ympäristötoimen tiedottajan kanssa kertoivat he käyvänsä säännöllisiä keskusteluja alueen rakennuttajien kanssa. Heillä on olemassa määrättyjä palaverreja, joissa he käyvät erilaisia esille tulevia yksityiskohtia läpi. Tapaamisissa on paikalla myös taloyhtiöiden isännöitsijöitä ja huoltoyhtiöitä. Ajatuksena on kyseisissä tapaamisissa, että löydetään siellä erilaisia puutteita tai muita korjattavia asioita. Alueen toimijat toivoisivatkin, että jos jokin asia tuntuu jollakin tavalla häiritsevältä, niin siitä tulee ilman muuta laittaa viestiä esimerkiksi Suurpellon sivujen palaute laatikkoon, josta tieto lähtee eteenpäin ja asiat hoidetaan kuntoon.

Lapset tai etenkin pojat ovat erityisen kiinnostuneita myös työmaakoneista, mutta turvallisen etäisyyden päästä ja kun niiden pelottava mörinä ei pauhaa täydellä teholla. Lapsen pieneen kokoon verrattuna työkoneet ja rekat ovat suorastaan valtavia. Ongelmia ei aiheudu pelkästään lapsille vaan myös aikuisista olisi mukavaa jos koneiden käyttäjät pystyisivät ja muistaisivat huomioida kaikki tiellä liikkujat. Nopeudet on hyvä pitää alhaisina ja edessä odottavasta uudesta yllättävästä esteestä, joka mahdollisesti tukkii koko tien, olisi hyvä ilmoittaa jo hyvissä ajoin.

Väliaikaisjärjestelyistä aiheutui muutenkin haittaa ja vaaratilanteita. Osa liikennemerkeistä oli peitetty mustilla jätessäkeillä, jolloin kyseisessä kohdassa ei ollut virallista suojatietä, eikä autojenkaan tarvitse siinä kohdassa huomioida muuta liikennettä. Ongelmia tämä aiheutti etenkin vanhemmille lapsille, jotka kulkevat kyseistä reittiä esimerkiksi kouluun kun lapsi ei pystynytään ylittämään katua turvallista suojatietä pitkin, kuten oli opetettu.

”sen piilipuuntien yli ei enää oo yhtäkään suojatietä tavallaan sellaselle lapselle joka haluis ku on oppinu et ei saa mennä tien yli muuta ku siitä missä suojatie on nii siinä ei oo silleen oikestaan mitään ylityskohtaa niinkun osotettu”

Vanhemmissa tilanne aiheutti närkästystä myös siksi, että ratkaisusta peittää suojatienmerkit ei ollut tietoa ja miksi näin oli tehty. Monesti työmaiden aidat oli myös aseteltu siten, että kevyen liikenteen väyliä oli vaikea käyttää ja jouduttiin esimerkiksi koukkimaan autoteiden kautta. Tämän suuntaisia ongelmia oli esiintynyt etenkin Maakirjantiellä ja Piilipuuntiellä, joilla rakentaminen ja asuminen ovat vauhdikkaimmillaan.

”-- rattaiden kanssa meen ton pienemmän kanssa nii joutuu aina välillä vähän koukkimaan joko ojan kautta tai sitte tien kautta”

”syksyllä.. vähän sama tilanne noiden rakennustöiden takia, että siinä oli noi kevyen liikenteen reitit tukossa... autoja ja työmaaromua...ne vielä vaihtelee päivittä”

”no siis tällä hetkellä siellä on se jatkuva rekkaliikenne et ku rakennetaan ni siellä tulee kuorma - autoja ja rekka - autoja ja tämmösiä koko ajan eli se on niinku esimerkiksi Piilipuuntiellä ni se on iso ongelma ku siinä siinä on niiin paljon sitä liikennettä ja sitte siitä taas se maakirjantie on niin tukossa koko ajan aamulla ku siit lähtee liikkeelle et ne on ne suurimmat ongelmakohdat”

Alueen kehittämisestä ja suunnittelemisesta vastaavat henkilöt olivat myös havainneet kohdan erittäin ongelmalliseksi ja totesivat, että kyseiseen kohtaan ei yksinkertaisesti voitu tehdä muuta järjestelyä kuin se mikä siihen tehtiin, sillä työmaa tuli aivan katuun kiinni. Maakirjantiellä ongelmat oli kuitenkin ratkaistu siten, että rakennuttajille luovutettiin kevyen liikenteen väyliä vain siten, että sieltä kulki reitti koko ajan läpi. Toki tien toiselta puolelta toiselle kulkeminen koettiin häiritseväksi ja työlääksi, mutta toisaalta toimijat olivat kuitenkin ottaneet huomioon kevyen liikenteen väylien käyttäjät. Toimijat kehottivat myös, että jatkossa jos tuntuu siltä, että työmaat jättävät asiat huonoon kuntoon, niin Espoon kaupungin asiakaspalveluun kannattaa olla yhteydessä. Yhteystiedot löytyvät kaupungin nettisivuilta.

Vanhemmat toivoisivatkin, että tulevaisuudessa erilaisista väliaikaisjärjestelyistä ilmoitettaisiin paremmin, esimerkiksi Suurpellon nettisivuilla päivittyvän kartan avulla. Tällöin asukkailakin olisi tieto alueella tapahtuvista muutoksista ja ymmärrys siitä, miten suunnittelijat ovat ajatelleet alueella liikuttavan turvallisesti. Toive ja tarve on huomattu myös kehittäjien ja suunnittelijoiden keskuudessa ja jotakin tämän suuntaista onkin kehitteillä. Toivomuksena olisi myös, että asukkaiden käytössä olevat väylät olisivat mahdollisimman vapaina työmaaliikenteestä ja jos mahdollista käytössä olisi kaksi reittiä, joista toinen olisi varattu asukkaille ja toinen työmaaliikenteelle, jotta turhilta konflikteilta välttyttäisiin. Helpotusta tilanteeseen

tuokin valmistuva Lillhementintie, jonka seurauksena suurin osa työmaaliikenteestä tulee kulkemaan Suurpellon puistotien ja Lillhementintien kautta siten, että työmaaliikenne Piilipuuntielle tapahtuu vain jommastakummasta päästä.

Autojen pysäköinnistä aiheutuvat ongelmat

Suurimmat ongelmat Suurpellon liikenneturvallisuudessa eivät kuitenkaan varsinaisesti liittyneet työmaista aiheutuviin ongelmiin. Pysäköintialueiden puutteesta ja pysäköinnistä on muodostunut suuri ongelma alueella. Alueelle on yksinkertaisesti kaavoitettu liian vähän parkkitilaa. Taustalla on varmasti ajatus siitä, että alueesta tuli mahdollisimman autoton ja ekologinen, johon myös laaja kevyen liikenteen väylien verkosto viittaa. Tosiasia on kuitenkin se, että lähes kaikilla Suurpellon asukkailla on auto jos ei kaksikin ja tilanteessa, jossa lähimmät palvelut ovat muualla kuin omalla asuinalueella ja joukkoliikennettä ei ole saatu vielä suhteutettua asukkaiden tarpeisiin, on oma auto lähes pakollinen. Suurimpana ongelmana on Piilipuuntienellä, missä ihmiset tulevat jättäneeksi autojaan lähes minne sattuu. Pahimmassa tapauksessa ne ovat pelastusteiden tukkeena ja tukkivat koko pihan sekä kevyen liikenteen väylät, jolloin niitä ei päästä käyttämään ja ihmisten on pakko kulkea autoteillä tai penkasta. Varsinkin talvella autojen huolimattomasta pysäköinnistä katujen varsiin aiheutui suuria ongelmia kun katuja ei päästy avaraamaan ja lumen kasautuminen sai tiet entistä huonompaan kuntoon ja teki niistä entistäkin kapeampia. Jouduttaessa kulkemaan autoteillä, vaikka liikennemäärät eivät vielä tällä hetkellä mitään huimia olekaan, niin aiheuttavat vaaratilanteita ja ongelmia, sekä saattavat vaikeuttaa pienten lasten havaitsemista autojen välistä. Ongelmaan oli toki yritetty puuttua alueen kehittäjien puolellakin erityisesti Klariksentiellä, joka oli talvella huonossa kunnossa, poistamalla väliaikaisen pysäköinnin lupa, mutta osa asukkaista ei missään nimessä halunnut poistaa pysäköintiä. Tilanteeseen oli mahdotonta kehittää ratkaisua kun asukkaat kehotuksesta huolimatta pysäköivät tienvarteen, jolloin talvi kunnossapitoa on vaikea toteuttaa.

”no varsinki nyt talvella niin ei pienempää lasta voi päästää edes yksin kävelleen kadunvartta koska koska niitä ei oo aurattu että siinä ei auton lisäksi oo tilaa kulkea turvallisesti”

”Sit ehkä noi katuparkkeeraukset ni en tiiä onks missään niinku kunnolla tilaa noille mutta niinku aika paljon tossa kapeiden katujen varsilla parkkeerataan ni se aiheuttaa pientä sumppua ni mikä voi taas aiheuttaa sitä et ei niin hyvin havaita ehkä lapsia jotka kulkee siellä seassa”

”mein parkkipaikan puutokset on mun mielestä ku sit ihmiset jättää niit mihin sattuu ja pihoillaki sit sillain välillä pelastusteiden tukkeiks -- talvella ainaki oli

ku on hirveen ku on aurattu puolet niistä pihalle pääsyteistä tukkoon ja sit oli just sillen että ku ois ollu sellanen kävelytie ni siinä saatto olla autoja parkkeerattu et piti kiertää tai mennä jostain penkasta ku se on ihan tukossa se meiänkin piha ja sitte ku täs on näit parkkei ni nääki on aina ihan täynnä ja sitte vielä on kadunvarsilla ja sitte ku on toi työmaa ni siin on niitten työmies-ten autot tiellä”

”-- eihän tuolta niinku klariksentieltä siitä sehän oli ihan toivotonta vaunujen kanssa mennä ja sitte ku siinä oli ne autot ja se oli semmosilla urilla ja siitä oli autollakin vaarallista mennä että se oli siis aivan siis toi talvihan oli aivan kauheeja mä toivon että siinä niin mä en tiedä onks tos ne jotka siihen kadunvarteen parkkeeraa ni työmaitten työntekijöitä mut eikö ne voi parkkeerata jonnekin muulle koska siellä klariksentien päässäkin siellä on paikkoja ja sit siinä on se ios peabin aukko mihinkä vois mun mielestä ihan hyvin jättää muutki autoja mut se on niinku vaarallinen autollaki”

Suurpellon alueen kehittämisestä ja suunnittelemisesta vastaavat henkilöt korostivat erityisesti sitä, että alue on suunniteltu pienillä ihmisen mittaisilla kaduilla, jotka on suunniteltu liikumista varten eikä katuvarsipysäköintiä ole. Suurpellossa on keskimääräistä tiukemmat vaatimukset parkkialueiden ja pysäköinnin suhteen, kun tavoitteena on alun perinkin ollut, että alueelle voi muuttaa ilman autoa. Joukkoliikenteen tulisi kuitenkin edelleen vastata entistä paremmin ihmisten tarpeisiin. Autottomuuteen liittyen alueella on kuitenkin jo kauppa-palvelu, jossa tavarat tuodaan ihmiselle kotiin sekä suunnitteluvaiheessa oleva yhteistyö city car clubin kanssa. City car club on sähköautojen yhteiskäyttöpalvelu, jonka autot on käytettävissä 24 tuntia vuorokaudessa viikon jokaisena päivänä pientä korvausta vastaan. Autot olisi tarkoitus saada Suurpeltoon ennen kesälomia. Olisi myös kannattavaa sekä alueen että ihmisten itsensä kannalta, jos asukkaat pystyisivät luopumaan edes toisesta autostaan. Parkkiasioista huolehtiminen on kuitenkin taloyhtiöiden vastuulla ja heidän tulisi itse rakentaa ja kaa-voittaa riittävä määrä parkkipaikkoja, ei Espoon kaupungin. Tilanteesta noussutta myllerrystä on kuitenkin ollut vaikea sivuuttaa, joten siihen on reagoitu myös ylemmällä taholla. Esimerkiksi Peab on luovuttanut erikseen väliaikaisen paikoitusalueen asukkaiden käyttöön ja samankaltaisia järjestelyjä on mahdollista toteuttaa jatkossakin, mutta parkkipaikat eivät välttämättä tule olemaan aivan talon välittömässä läheisyydessä. Maksullista yleistä paikoitusta tulee tulevaisuudessa olemaan myös valmistuvan palvelukorttelin läheisyydessä. Lisäksi työmaakoneiden kulku ja työmaahenkilökunnan parkkipaikat on siirretty Suurpellon puistotien puolelle, jolloin esimerkiksi Piilipuuntie vapautuu asukkaiden käyttöön. Kyseinen kadunvarsi ei kuitenkaan kuulu sallittuun pysäköintialueeseen ja jatkossa Suurpellon pysäköinnistä saa tietoa Suurpellon nettisivuilta.

Alueen yleisesti kehnosta parkkitilanteesta huolimatta vanhemmat, joilla on oma autopaikka taloyhtiön parkkihallissa, kokivat sen erittäin hyviksi lasten kannalta. Perheet pääsevät suoraan hissillä halliin, jolloin kulku omalle autolle helpottuu ja moni vanhemmista kuvailikin parkkihallia arkea helpottavaksi ja turvallisimmaksi vaihtoehdoksi lasten kannalta. Toivottavasti taloyhtiöt ottaisivatkin tämän jatkossa huomioon kaavoituksissaan.

Autoilusta aiheutuvat ongelmat

Moni vanhemmista oli myös sitä mieltä, että autoilijoiden nopeudet alueella saattavat ajoittain nousta melko korkeiksi. Säädetty nopeusrajoitukset olivat hyvät, mutta vanhemmat kokivat, että niitä ei noudateta jos ei ole pakko. Vanhemmat sekä alueesta vastaavat henkilöt olivat yhtä mieltä siitä, että Henttaalta päin tuleva liikenne kulkee kuitenkin melkoista kyytiä, luultavasti vanhasta tottumuksesta, eivätkä he ole vielä tottuneet siihen, että järjestelytiellä ovat muuttuneet.

”kolmenkympin rajotus on aika vaikee noudattaa... käytännössä jos siihen ei pakoteta”

”no ei sitä ainakaan niinku noudateta et kyllä tuolt aika kovaa tullaan - ni menomaan se henttaan liikenne jotka on tottunu et se on heiän tiensä ja siin onki sitte paljo muitakii”

”-- ei varmaan noudateta... mun mielestä maakirjantiellä aina ajetaan kovempaa...”

”mä kyllä allekirjotan ton jutun oikeesti ku muutaman kerran ku henttaalta sieltä ajanu ni jos mä meen kolme neljääkymppiä ni niitä työmaita ni sieltä tullaan monesti ohi älyttömästi, siinä ajetaan kovaa siinä samat ihmiset jotka halus siihen viereen hiekkatien jotta lapset ei joudu vaaraan siinä tiellä”

Osa vanhemmista koki, että työmaista aiheutuvat järjestelyt osaltaan hidastivat ihmisten vauhtia, kun koskaan ei voinut olla varma, mikä yllätys edessä odottaa. Kaikki eivät kuitenkaan kokeneet näin, eivätkä uskoneet vauhtien hidastuvan edes liikenneympyröihin ja pieniin korokkeisiin ennen suojateitä. Talven jäljiltä monet korokkeista olivatkin madaltuneet, eikä niihin varsinaisesti tarvitse edes hidastaa. Maakirjantien ja Piilipuuntien risteyksessä oleva liikenneympyrä oli lähes merkityksetön kunnes siihen tuotiin betoniset esteet pakottamaan autoilijat kiertämään ympyrä. Luultavasti kyse on välivaihe ajattelusta, sillä tulevaisuudessa kyseinen tie tulee olemaan vain pihoihin ajoa varten ja kulku Henttaalle asti autolla tätä kautta päättyy. Alueesta vastaavat henkilöt ovat kuitenkin vanhempien kanssa samaa mieltä

siitä, että välivaihekaan ei saisi aiheuttaa vaaratilanteita. Käydyn keskustelun pohjalta asiaa päätettiin tutkia hieman lisää ja tehdä mahdollisia korjauksia.

Vanhemmat toivoisivatkin alueelle enemmän korkeita hidasteita, joihin autoilijoiden on pakko hidastaa sekä selkeästi merkittyjä suojateitä, joita pientenkin lasten on turvallista ylittää. Minkään ei tulisi estä lasten näkemistä ja näkymistä ja suojateille voitaisiin laittaa valotolpat, jotka kiinnittävät autoilijoiden huomion erityisesti suojatien kohdalla. Suurpellon alueesta vastaavat henkilöt osasivat kuitenkin kertoa, että kyseisiä tolppia oli harkittu kokeiltaviksi myös Suurpeltoon, mutta päätetty odottaa mieluummin kokeilusta saatuja tuloksia. Valotolpissa on kokeilun perusteella ollut käyttöhäiriöitä ja muita ongelmia, mutta varsinaisia hyödyllisyydestä kertovia tuloksia jäädään vielä odottelemaan. Lisäksi alueen kehittäjät ja suunnittelijat ehdottivat, että asukkaat voisivat rohkeasti ottaa yhteyttä suoraan poliisiin ja pyytää heitä tulemaan hieman tarkkailemaan tilannetta etenkin Maakirjantie - Henttaa - välillä.

Lisäksi autoilun kannalta vaarallinen kohta on Maakirjantien ja Klariksentien risteys, jonka liikennejärjestelyt aiheuttavat hämmennystä. Kyseinen risteys on tavallinen tasa - arvoinen risteys, jossa autojen kohdatessa oikealta puolelta tulevalle autolla on oikeus mennä ensin. Henttaalta tulevat autoilijat eivät kuitenkaan ole täysin ymmärtäneet muuttunutta tilannetta, sillä he ovat tottuneet siihen, että tie on heidän pääväylänsä eikä heidän tarvitse väistää oikealta tulevia. Tasa - arvoiset risteykset ovat kaikille liikenteessä liikkuville tuttu, lähes päivittäin kohdattava tilanne, mutta kyseisellä tiellä ja juuri tässä kohdassa liikennejärjestelyt ovat kuitenkin muuttuneet niin merkittävästi aiemmasta, että kaikilla ei ole välttämättä ymmärrystä muuttuneen tilanteen vaikutuksista. Se on kuitenkin selvää, että kyseinen risteys on vaaranpaikka ja jos tilanteeseen ei puututa pian voi olla, että risteyksessä sattuu tulevaisuudessa ikäviä onnettomuuksia, jotka olisi voitu välttää pienillä teoilla. Käydyn keskustelun pohjalta tilannetta päätettiin selvittää tarkemmin ja kysyä myös liikennesuunnittelijoilta, mitä kyseisessä tilanteessa ylipäätään voitaisiin tehdä. Kolmiota risteykseen olisi hölmöä laittaa sillä kyse on tasa - arvoisesta risteyksestä, eikä siitä, että jollakin olisi etuajo - oikeus.

10.2 Vanhempien ajatuksia lasten liikennekasvatuksesta

Kysyttäessä vanhemmilta lasten liikennekasvatuksesta kotona ja päivähoidossa, olivat vanhemmat melko vaiteliaita. Moni vanhemmista koki, että on tärkeää, että asioita käsitellään ja vastuu tärkeästä asiasta jaetaan kaikkien lapsen kasvatuksesta vastuussa olevien ihmisten kanssa, mutta asia ei ole monessa perheessä vielä täysin ajankohtainen. Osa ei myöskään ollut täysin varma millaista liikennekasvatusta heidän lapsensa saa kodin ulkopuolella, mutta uskoi vakaasti siihen, että asia on kunnossa. Luottamusta kasvatti erityisesti se, että nykyään tietoa löytyy liiankin kanssa kun vain rohkeasti lähtee etsimään ja välillä tietoa joutuu jopa suodattamaan.

”nykyää löytää tietoo vähän liianki kanssa sit ku rupee ettimään mut jos ei rupee ettimää ni ei kyl löydäkään - - et neuvolast jotain tietoo kävelee ihan itestään”

Vanhemmilla oli kuitenkin vahva käsitys siitä, mitä kaikkea liikennekasvatuksen tulisi sisältää ja millaista sen tulisi olla. Vanhemmat korostivat erityisesti sitä, että opetettaessa lapselle liikenteeseen liittyviä asioita on muistettava käyttää yksinkertaista ja selkeää kieltä sekä käsitteitä. Vanhemmat olivat hyvin sisäistäneet uudenlaisen opettamistavan, jonka mukaan perinteisen liikennesääntöjen ja -merkkien opettelemisen sijaan voitaisiinkin kiinnittää huomiota uudenlaiseen havainnointitapaan, erilaisten tilanteiden ennakointiin ja riittävän toimintajan omaksumiseen esimerkiksi tuttuja liikennetilanteita tarkastelemalla. Heidän mukaansa paras tapa on lähteä liikkeelle lasten omasta liikenneympäristöstä ja hyödyntää siinä olevia aineksia sekä tehdä liikenteeseen liittyviä asioita tutuiksi erilaisten leikkien ja toimintojen kautta. Omassa lähiympäristössä tapahtua opetus antaa myös vanhemmille mahdollisuuden arvioida alueen turvallisuusratkaisuja ja vaikuttaa epäkohtien korjaamiseen. Suurpellon laaja kevyen liikenteen väylien verkosto on kuitenkin ehdottomasti yksi alueen valttikorteista lähdeittäessä opettamaan lapselle liikennekasvatusta. Vanhemmat korostivat myös erilaisten tapahtumien tärkeyttä ja merkitystä tiedon saannissa ja levittämisessä. He toivoivat tosin, että tapahtuma olisi tällöin myös erityisesti lapsille suunnattu, jonka kautta vanhemmat lähtisivät varmasti aktiivisemmin mukaan.

Keskeiseksi aiheeksi muodostui myös aikuisen mallina oleminen liikuttaessa liikenteessä. Aikuinen luo omalla esimerkillään mallia, siitä miten liikenteessä tulee liikkua ja tästä syystä aikuisen tuleekin kiinnittää huomiota siihen miten itse liikenteessä käyttäytyy. Oman mallinsa lisäksi vanhempia huolestutti erityisesti muut tienkäyttäjät. Moni vanhemmista myönsi, että oli vasta omien lastensa kautta oppinut tarkastelemaan myös omaa liikennekäyttäytymistään. Tästä syystä muillekin tienkäyttäjille olisi hyvä järjestää koulutusta ja tiedotusta lasten ominaisuuksista liikenteessä.

”että niinku itsekin että ehkä silloin ennen lapsia saatto itsekin kävellä päin pu-nasia mut nyt ei enää.”

”huomaa että ongelmahan on niinku tämmöset vanhukset menee hirveesti pu-nasia päin tuolla kävellen ku käy rattaillakin ni ehkä sellaset voi ottaa kans vas-tuunsa tästä että opetettas lapselle”

10.3 Suurpellon alueen leikittävyys ja perhettä tukeva ympäristö

Vanhempien kanssa käydyistä keskusteluista kävi ilmi, että he kokevat leikkipaikkojen olevan ehdottomasti yhdet parhaista tavoista ottaa lapset huomioon alueen suunnittelussa. Niitä löytyykin Suurpellosta paljon, lähes joka pihasta omansa sekä muutama isompikin leikkipuisto. Suuri osa ei voisi toivoakaan parempaa, sillä missään aikaisemmalla alueella, jolla he ovat asuneet, ei ole ollut yhtä hyvää tilannetta. Leikkipaikkojen ja -puistojen sisällöstä heräsi kuitenkin enemmän keskustelua. Moni vanhemmista koki muutamat leikkivälineet melko moderniksi ja vaikeasti lähestyttäviksi. Kaikista kiinteistä leikkivälineistä ei päällepäin selviä käyttötarkoitusta ja vanhemmat arvioivat, että kaikkia välineitä ei ole tarkoitettu ainakaan aivan pienille lapsille. Vanhemmat toivoisivatkin hieman perinteisemmän näköisiä rakennelmia, joissa olisi selkeät kiipeilypaikat ja pienimmillekin soveltuvat liukumäet. Lisäksi olisi toivottavaa saada alueelle myös lisää pienille tarkoitettuja vauvakeinuja. Alueen suunnittelijat ja kehittäjät kertoivat käydyssä keskustelussamme, että taloyhtiöiden pihoilla olevat leikkivälineet ovat taloyhtiön itsensä vastuulla. He vastaavat itse niiden hankinnasta, turvallisuudesta ja tarkistamisesta. Vastaavasti kaupungin alueella olevat isot leikkipuistot ovat kaupungin vastuulla. Monet leikkivälineitä on varmasti Lappset :in valmistamia, joten lisätietoa kyseisistä leikkivälineistä löytyy varmasti heidän sivuiltaan. Lappset :ille voi tietysti myös laittaa palautetta ja kysyä tarkemmin, miksi vastaavanlaisia välineitä valmistetaan. Vanhempien kannattaakin hieman kyseenalaistaa taloyhtiöiden tekemiä valintoja ja laittaa niistä viestiä suoraan jollekin hankinnoista vastaavalle henkilölle, sillä Lappsetiltakin on saatavissa esimerkiksi perinteisemmän näköisiä kiipeilytelineitä. Alueesta vastaavat kokivat, että on erityisen tärkeää saada vanhemmilta palautetta asiaa koskien ja kerätä tietoja ylös, sillä alueelle tullaan edelleen rakentamaan leikkipaikkoja ja siten vanhemmilla on mahdollisuus vaikuttaa tuleviin hankintoihin. Vanhemmat olisivat myös valmiita hankkimaan yleisiin leikkipuistoihin yhteisiä hiekka ja muita leluja. Suurpeltoseuralla olisi mahdollisuus auttaa esimerkiksi laatikoiden rakentamisessa ja tavaroiden hankinnassa.

Vanhemmista olisi myös turvallisempaa jos alueella olisi hieman enemmän aidattuja leikkipuistoja. Vanhemmat eivät kuitenkaan halunneet rajat kaikkia lasten leikkiympäristöjä, vaan kokivat, että lasten tärkeää pääsevät myös liikkumaan vapaasti ja temmeltämään kuten haluavat, mihin laajat niityt ja metsät tarjoavat oivan mahdollisuuden. Suurpellon alueen 325 hehtaarin pinta-alasta 89 hehtaaria on varattu puistoille ja viheralueille. Lisäksi naapurina on laaja ja metsäinen keskuspuisto. Vanhemmat toivoivat, että alueella sijaitseva puro saataisiin myös mahdollisimman luonnolliseen tilaan ja turvalliseksi lasten lähestyä. Leikkikentän tulisi-kin olla vain yksi lasten ulottuvilla olevista lähiympäristön leikkipaikoista. Sitä ei tulisi erottaa muusta elinympäristöstä, vaan suunnitella koko ympäristö leikeille ja lasten toiminnoille soveltuvaksi, turvalliseksi ja monipuoliseksi. Hyvä ympäristö koostuu monenlaisista lasta kiinnostavista tapahtumapaikoista ja niitä yhdistävistä reiteistä. Suurpellossa lapset onkin pyritty

ottamaan huomioon jo yhdyskuntasuunnittelun tasolla suunnittelemalla koulut, palvelut, vapaa - ajan ja muu toiminta sijoitettavaksi niin, että lasten kuljetustarpeet ja autoliikenteen kohtaaminen saadaan mahdollisimman vähäiseksi. Lisäksi vanhempien mielestä Suurpellon hyvät ja laajalle ulottuvat kevyen liikenteen väylät tarjoavat lapsille verkostoja, joissa he voivat turvallisesti liikkua ja jotka antavat lapselle mahdollisuuden kokea luontoa ja aikuisten arkielämää, jolloin toimintapiirit sekoittuvat ja lähiympäristö on turvallinen liikkua.

Osa lapsia ja heidän vanhempiaan tukevasta ympäristöstä muodostuu myös siitä, että asuinalueen palvelut toimivat mielekkäänä kokonaisuutena. Hajautetut ja oikein sijoitetut palvelut luovat perustan arkielämän sujumiselle, sosiaalisille kontakteille ja viihtyvyydelle. Suurpellossa ei vielä ole paljon palveluita ja vanhemmat toivovatkin, että tulevaisuudessa saapuvat palvelut olisi suunniteltu mahdollisimman hyvin alueella asuvien ihmisten näköisiksi. Vanhemmat vieroksuvat erityisesti ajatusta perinteisestä ostarista, joka tuo usein mukanaan ongelmia. Tulevan palvelukorttelin onkin tarkoitus olla uudenlainen, alueelle sopiva, kiinnostava ja vetovoimainen keskus. Lisäksi kulku lähialueiden valmiisiin palveluihin on järjestetty tai tullaan järjestämään entistäkin sujuvammaksi. Tarkoituksena on, että alue pysyisi mahdollisimman rauhallisena ja vapaana ylimääräisistä palveluista, joten perinteisten palveluiden tilalle onkin pyritty kehittämään uusia innovatiivisia palvelumuotoratkaisuja. Vanhemmat kokivat tulevaisuuden suunnitelmat erittäin hyviksi ja lupaaviksi, mutta olivat vielä pessimistisiä niiden toteutumisen ajankohdan suhteen. Tulevaisuuden palveluista akuuteimmiksi vanhemmat sanoivat hoitopaikat ja koulun.

10.4 Lasten turvallisen liikkumisen aineksia Suurpellossa

Kysyessäni vanhemmilta millaisia liikenteessä liikkujia lapset ovat, olivat vastaukset hyvin samansuuntaisia kuin, mitä tutkijatkin ympäri maailmaa ovat todenneet. Lapset ovat yllätyksellisiä ja kiinnostuksen kohteet voivat vaihtua hyvinkin nopeasti. Kaikki vanhemmat olivat sitä mieltä, että heidän lapsensa ei pelkää liikennettä ja monen mielestä liikenteessä liikuttiin vähän liiankin luottavaisin mielin. Vanhemmista tuntui, että lapset saisivat heidän puolestaan pelätä liikennettä hieman enemmän, eivätkä liikkua niin huolettomasti. Monet vanhemmat korostivat kuitenkin sitä, että heidän pienten lastensa turvallinen liikkuminen oli hyvin paljon vielä vanhempien varassa.

Suurpellon alueen pysäköintiongelmat vaikuttavat välittömästi myös lasten turvalliseen liikkumiseen alueella. Lasten on jo pienen kokonsa puolesta vaikea havaita tiellä liikkuvia autoja esimerkiksi tien reunaan pysäköityjen autojen lomitse. Toisaalta myös autoilijoiden on tällöin vaikea havaita pientä lasta. Vanhemmat toivoisivatkin, että kevyen liikenteen väylien varteen ei pysäköitäisi autoja, mitä kielloista huolimatta tapahtuu alueella. Lisäksi suojateiden koh-

dat tulisi pitää mahdollisimman puhtaina kaikenlaisista pienet lapset peittävästä esteistä sekä varmistaa, että lasten on turvallista kulkea kyseisestä kohdasta tien yli.

Vanhemmat toivoisivat alueelle myös mahdollisimman paljon hiljaisia pikkuteitä tai kokonaan autottomia väyliä, joita pitkin lapset pääsevät kulkemaan mahdollisimman turvallisesti leikkipuistoihin ja tulevaisuudessa kouluun. Tähän Suurpellon laaja kevyen liikenteen väylien verkosto ja puistoväylät antavatkin loistavan mahdollisuuden ja alueesta vastaavat tahot toivoisivat, että vanhemmat opettaisivat lapsiaan kulkemaan erityisesti näitä alueita pitkin. Matkan varrella saisi olla myös mahdollisimman vähän tienylityksiä, eikä ainakaan suurien teiden ylityksiä. Kaavoituksia ja karttoja tarkasteltaessa huomaa, että tuleva Opinmäen koulualue tulee sijaitsemaan isomman väylän Lillhementien toisella puolella. Vanhemmat ehdottivat, että kohtaan olisi suotavaa tehdä ylikulku tai jokin muu turvallinen ylitystapa, sillä alitusta Suurpellon kostealle alueelle on täysin mahdotonta tehdä. Suurpellosta vastaavat henkilöt ilmoittivat, että asia on huomattu jo suunnitteluvaiheessa, mutta ylitystä kyseiseen kohtaan ei ole tulossa. Sen sijaan tarkoituksena on tehdä kyseiseen kohtaan korotettu suojatie ja tarpeen mukaan voidaan laittaa myös liikennevalot.

Vanhemmat kokivat, että Suurpellon hajautettu rakennustapa, väljyys ja laajat viheralueet lisäävät ehdottomasti alueen turvallisuutta. He kokevatkin Suurpellon alueen turvallisempaan kuin monen muun vastaavanlaisen asuinalueen. Kaikki on kuitenkin kiinni Suurpellossa asuvista ihmisistä itsestään, jotka itse muodostavat omasta alueestaan oman näköisen.

11 Opinnäytetyön eettisyys ja luotettavuus

Noudatin opinnäytetyötä tehdessäni Laurea-ammattikorkeakoulun eettisiä ohjeita. Opinnäytetyöprosessissa tulee erityisesti huomioida rehelliset toimintatavat, huolellisuus ja tarkkuus aineiston keräämisessä, käsittelyssä, tallentamisessa ja esittämisessä, eettisesti kestäviä tiedonhankinta- ja arviointimenetelmät, edellisten tutkimusten huomiointi ja vaadittavien tutkimuslupien hankinta. (Laurea-ammattikorkeakoulun eettiset ohjeet) Toimin koko tutkimuksen ajan rehellisesti; kerroin kaikille vanhemmille osallistumisen olevan vapaaehtoista ja annoin heille mahdollisuuden kieltäytyä osallistumisesta. Hankkiessani yksittäisiä henkilöitä en tarvinnut Espoon kaupungin tutkimuslupaa, mutta pyysin kaikkia kuitenkin allekirjoittamaan Koulii - hankkeen oman suostumuslomakkeen (Liite 3) haastatteluiden yhteydessä. Kerroin lisätietoja aina tarvittaessa niitä haluaville ja annoin yhteystietoni, jotta minut tavoittaisi mahdollisimman helposti. Litteroin aineiston sanatarkasti ja käytin aineistoa sitä vääristelemättä. Mukana olleiden vanhempien henkilöllisyys pysyy vain minun tiedossani ja käsittelin saamani aineiston nimettömänä. Saatuani opinnäytetyöni päätökseen hävitän kaiken keräämäni aineiston.

Pyrin toimimaan hyvin avoimesti opinnäytetyöni tekemiseen osallistuneiden vanhempien kanssa, salaamatta mitään työni vaiheita. Tein yhteistyöhön mukaan lähteneille selväksi, mistä opinnäytetyössäni on kysymys, mitkä ovat työskentelyn tavoitteet ja mihin aineistoa käytän. Kerroin vieväni saatua aineistoa eteenpäin monille eri tahoille, mutta korostin sitä, että osallistuneiden henkilöllisyys pysyy salassa. Tutkimustietojen on siis oltava luottamuksellisia, eikä osallistujien identiteetti saa paljastua, elleivät he ole antaneet siihen erillistä lupaa. (Laurea-ammattikorkeakoulun eettiset ohjeet.) Toin myös ilmi tutkimuksen hyödyt ja haitat vanhemmille. Lupasin lähettää valmiin työni kaikille osallistuneille, jotka sen haluavat.

Valitsin opinnäytetyöhöni aluksi mukaan vain Suurpellossa asuvia isiä, jotta myös heidän äänensä alueella saataisiin kuuluviin. En kuitenkaan saanut riittävää määrää osallistujia, joten päädyin valitsemaan mukaan myös muutaman äidin. Opinnäytetyöni luotettavuuden kannalta koen, että vanhempien sukupuolella ei ollut minkäänlaista merkitystä. Vanhempien kokemukset tukivat toisiaan ja niiden kautta alueesta muodostui hyvä kokonaiskuva. Lasten iällä sen sijaan saattoi olla merkitystä saatuihin tuloksiin, esimerkiksi liikennekasvatuksen kohdalla, jota moni vanhemmista ei vielä kokenut ajankohtaiseksi. Toisaalta käyty keskustelu saattoi myös herättää vanhemmat ajattelemaan enemmän lastensa liikennekasvatusta.

Palvelumuotoilu oli opinnäytetyöni tavoitetta ajatellen juuri sopiva lähestymistapa, sillä se ottaa asukkaat itse mukaan oman alueensa kehittämiseen. Tiedonkeruumenetelmänä käytetty puolistrukturoitu haastattelu puolestaan tukee hyvin palvelumuotoiluun kuuluvia periaatteita ja aineiston keruuta voi säädellä joustavasti tilanteen edellyttämällä tavalla, haastateltavia myötäillen. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2010, 204 - 205.) Erytisen tärkeää luotettavuuden kannalta oli haastatteluiden nauhoittaminen ja yhteisöpajan kuvaaminen videokameralla. Tallennettuun materiaaliin pystytään palaamaan aina tarpeen mukaan ja siten arvioida käytyjä keskusteluja ja tilanteita uudelleen. Näin pystyin myöhemmin tarkistamaan asioita ja palaamaan käytyyn keskusteluun. (Tuomi & Sarajärvi 2009, 92- 93.) Saatujen haastatteluiden pohjalta epäselviksi jääneisiin kohtiin pystyttiin siten palaamaan vielä yhteisöpajassa ja pyytämään vanhemmilta tarkennusta aiheeseen liittyen.

Palvelumuotoilun itsenäisen työskentelyn vaihe vain oli haasteellinen sen suhteen, että vanhempien todellista panosta on vaikea ”valvoa”. Painotin kuvien tärkeyttä ja asioiden kirjaimista, jotta ne eivät pääsisi unohtumaan, mutta kukaan vanhemmista ei esimerkiksi muistanut tai ehtinyt ottamaan kuvia alueesta. Olin onneksi itse kuitenkin päässyt kuvaamaan alueen eri puolia ja haastatteluiden perusteella arvioinut sen millaisia kuvia vanhemmat olisivat voineet ottaa ja tuoda mukanaan. Itsenäisen työskentelyn sijaan olisimme voineet mahdollisesti sopia yhteisestä ”turvallisuuskävelystä” alueella, jolloin kaikilla osallistuneilla olisi ollut kamerat mukanaan ja he olisivat voineet kertoa kokemuksistaan ja näkemästään paikan päällä todellisessa tilanteessa. Itse olisin tutkijana esimerkiksi videokuvannut kävelyn ja siten voinut

myöhemmin paremmin palata vanhempien käsityksiin. Tällöin olisimme varmasti saaneet ajankohtaista ja todellista tietoa alueen ja tilanteiden herättämistä tuntemuksista.

12 Tulosten tarkastelua

Keskustelu osallisuudesta herätti vanhemmissa paljon ajatuksia ja sen pohjalta pohdimmekin yhteistyöhön osallistuneiden vanhempien kanssa yleisesti alueen asukkaiden aktiivisuutta ja innokkuutta osallistua. Osa vanhemmista oli hämillään eikä täysin ymmärtänyt minkälaista panosta heiltä erilaisiin tilaisuuksiin ja hankkeisiin halutaan. Heitä myös ärsytti se, että alueella pyörii samanaikaisesti hirmuinen määrä erilaisia ja eri koulujen hankkeita, jolloin on mahdotonta pysyä perässä kaikissa ja ymmärtää niiden tarkoitusta. Tähän liittyen ärsytti myös jo alkuoletus siitä, että jonkun asukkaan on pakko lähteä pyörittämään toimintaa itse, jolloin osallistuminenkin tuntuu vaikeammalta ja monesti oppilaat eivät ole valmiita viemään kokeilujaan täysin loppuun kurssin tai muun loppuessa kesken kaiken. Tällöin asukkaille tulee se olo, että he jäävät ikään kuin tyhjän päälle, eikä kukaan oikein ole innostunut. Opinnäytetöihin ja vastaaviin asukkaat suhtautuivat kuitenkin myönteisemmin, sillä he tietävät, että kyseiset projektit on pakko viedä täysin loppuun, jotta päästään valmistumaan. Samaan aiheeseen liittyen kävimme keskustelua myös siitä, miten kaikkia palveluita, joita asukkaille on luvattu, ei ole vielääkään ilmestynyt alueelle. Kun ihmiset eivät osallistu riittävästi näitä käsitteleviin pilotteihin, niin ei lopputuotettakaan uskalleta toteuttaa.

Ymmärrän asukkaita oikein hyvin ja uskon, että monet alueella pidempään asuneet alkavat tuntea jo jonkinasteista tutkimusväsymystä. Tapahtumiinkin osallistuminen mietityttää, sillä joku luultavasti tulee taas kysymään johonkin hankkeeseen mukaan ja pitäisi kaiken muun keskellä ehtiä repeämään joka suuntaan. Tutkijana vallitseva asenne vain on turhauttava, sillä siihen nähden kuinka aktiivisesti osallistujia hain, niin osallistujamäärä jäi melko suppeaksi. Aihe oli monen mielestä kiinnostava ja tärkeä, mutta jos kukaan ei todella osallistu, niin ei mitään tapahdukaan. Tässä tapauksessa laatu kuitenkin korvaa määrän. Osallistuneilla vanhemmilla oli nimittäin paljon kerrottavaa ja vastaukset olivat aiheeseen liittyviä. Ne olivat merkityksellisiä ja hyviä ja niistä sai loistavasti kasaan tuloksia eteenpäin vietäväksi.

Haastatteluiden tekeminen oli mielenkiintoinen kokemus ja koen, että se täydensi hyvin muita käyttämiäni tutkimusmenetelmiä. Pyrin haastattelijana jäämään taustalle ja antaa vanhempien olla aktiivisempi osapuoli. Aluksi luontevan keskustelutunnelman luominen tuntui haasteelliselta, mutta vähitellen tilanteeseen tottui ja oppi rentoutumaan. Tällöin sain paremmin selville juuri asukkaiden omia näkemyksiä kyseessä olevasta aiheesta ja pystyin samalla myös selventämään ja syventämään saatavia vastauksia apukysymysten avulla. Toteutin haastattelun yksilöhaastatteluna, jolloin sain esille jokaisen haastateltavan oman näkemyksen ja kokemuksen aiheesta. Luulen, että luontevan keskustelun syntymistä helpotti myös se, että

olimme kahdestaan tilanteessa. Tällöin haastateltavalle ei syntynyt tunnetta siitä, että häntä jollakin tavalla arvioidaan, vaan keskustelun molemmat osapuolet ovat tasaveroisia. Toisaalta taas kaikkien haastatteluiden tekeminen yksin toi minulle suuremman vastuun tilanteesta, sen sujumisesta ja tärkeisiin asioihin kiinnittymisestä.

Palvelumuotoilu opinnäytetyöni lähestymistapana oli uusi ja miellyttävä tapa ottaa asukkaat itse mukaan oman alueensa kehittämiseen, sillä heillä on ainutlaatuista tietoa, jota muilla ei ole. Samalla myös oma tietous alueesta kasvaa. Useissa tutkimuksissa ja kehittämistyössä on todettukin, että asiantuntijavaltainen suunnittelujärjestelmä alkaa olla vanhentunut. Se on liian hidas ja jäykkä kyetäkseen vastaamaan nopeasti etenevän kehityksen ja eri käyttäjäryhmien tarpeisiin. Tulevaissudessa pyritään kehittämään edelleen eri käyttäjäryhmien ja organisaatioiden välistä keskustelua, jonka pohjana toimii väljä visio koko alueesta. Mielestäni opinnäytetyöni oli erityisen hyvä esimerkki tällaisesta uudentavasta ottaa huomioon myös alueen asukkaat ja saada heidän äänensä kuuluviin. Sama sopii koko Suurpellon ajatukseseen, joka perustuu kehittämiseen yhdessä asukkaiden kanssa. Yhteisesti käyty keskustelu herätti ajattelemaan laajemmin ja huomaamaan asioita, joita ei itse ollut aiemmin ehkä ajatellut. Samalla se myös syvensi omaa käsitystä asuinalueesta ja niiden esille tuomisen merkityksestä. Vaikka vanhemmat eivät tuoneetkaan yhteisöpajaan itse ottamiaan kuvia, niin huomasi, että vanhemmat olivat kuitenkin pohtineet ja kiinnittäneet ympäristöönsä enemmän huomiota liikkeessään alueella.

Erityisen tärkeää on myös viedä työnsä loppuun ja varmistaa, että asiat todella menevät eteenpäin ja asukkaat voivat luottaa siihen, että heidän kokemuksillaan ja huolillaan on merkitystä ja ne huomioidaan. Koin myös yhteistyön ja tulosten eteenpäin viemisen Suurpellon alueen kehittämisestä ja suunnittelemisesta vastaaville henkilöille merkitykselliseksi. Käyty keskustelu oli hedelmällinen ja samalla sai käsityksen siitä, miten asukkaiden tarpeita on jo pyritty huomioimaan alueella ja joista osa on saattanut jäädä asukkailta huomaamatta. Tämän tiedon kulkeutuminen asukkaille asti olisikin erittäin tärkeää. Olisi tärkeää, että kaikki myös pääsisivät keskustelemaan ja ymmärtämään toistensa näkökulmia sekä yhdessä kehittämään aluetta realistisella tavalla parhaaksi mahdolliseksi. Suurpellossa asiaan onkin jo reagoitu ja asukkaiden toiveiden mukaisesti on perustettu Teematorstait, joissa käsitellään aina johonkin teemaan liittyen Suurpellossa tapahtuvia asioita. Paikalla on aina joku alueesta vastaava henkilö ja asukkaat voivat rohkeasti mennä kuuntelemaan ja esittämään kysymyksiä paikan päälle.

Oli mielenkiintoista huomata, että vanhempien vastaukset ja arviot siitä, miten lapset on huomioitu Suurpellon ympäristö- ja liikennesuunnittelussa ovat hyvin yhtäläisiä Kiteessä 7 - 12-vuotiaille tehdyn kokeilun kanssa. Lapset nimittäin toivoivat ympärilleen luontoa, joutomaata, esteettistä maisemaa sekä yhteisöllisyyttä ja turvallisuutta, jota lisää lapsiystävälliset

liikenne- ja turvallisuuskasvatusta, matala ja väljä rakentaminen sekä erilaisten toimintaympäristöjen sekoittuminen. (Horelli & Vepsä 1995, Auran, Horellin ja Korpelan 1997, 76 mukaan.) Vanhemmat olivat yhtä mieltä myös Liikenneturvan päiväkotilasten vanhemmille teettäneeseen kyselyyn vastanneiden kanssa siitä, että lasten asuin ympäristön liikenneturvallisuuksessa on ongelmia, eikä sitä oteta kaikissa tilanteissa täysin huomioon. (Heinonen 1997, 8 - 11.) Molemmissa tutkimuksissa vanhempia huolestutti autojen suuri nopeus ja nopeusrajoitusten ylittäminen. Arabianrannan asuinalueen ja Metropolia ammattikorkeakoulun ARTOVA-hankkeessa on huomattu myös samansuuntaisia ongelmia. Kummassakaan paikassa nopeudet eivät hidastu edes tehtyihin hidastintöyssiin tai liikenneympyröihin. ARTOVA-hankkeen teettämän kyselyn perusteella yksi selkeimmistä liikenteen ongelmakohtista on Hämeentien ja Kaanaankadun risteyksessä sijaitseva liikenneympyrä. Ympyrää ei käytännössä huomioida lainkaan, eivätkä Hämeentietä ajavat väistä Kaanaankadulta tulijoita. Kiertoliittymän tarkoituksena on ollut toimia välivaiheena, koska Annalan tunnelin varauksen yhteyteen on paikkaan piirretty isompi liittymä. Asian korjaamiseksi on kaksi vaihtoehtoa etenemistapaa. Koko liittymä voidaan purkaa tai vaihtoehtoisesti ympyrää korostetaan esimerkiksi keskisaarekettä korottamalla, jolloin se huomataan paremmin. Arabianrannassa nopeuksia tullaan rajoittamaan tulevaisuudessa luultavasti myös nopeusnäyttöjen avulla. Tulevaisuutta ajatellen nopeusnäytöt voisivat toimia Suurpellossakin päiväkotien ja koulun yhteydessä, mutta ei näyttöjä ainakaan vielä tämän hetkisin liikenne määrillä tarvita. (ARTOVA 2012, Arabianranta-Toukola-Vanhakaupunki -kaupunginosayhdistys.)

Yllättävintä oli vanhempien suhtautuminen liikennekasvatusta kohtaan. Ajattelin ensin, että vanhemmat olivat hyvin epätietoisia liikennekasvatuksesta ja sen merkityksestä, mutta keskusteltuaamme asiasta enemmän huomasin, että vanhemmilla oli kuitenkin vahva käsitys siihen liittyvistä asioista ja sen sisällöistä. Vanhemmat kokivat, että tietoa on saatavilla, kunhan sitä vain lähtee etsimään ja moni osasi soveltaa tietoutta jo luonnostaan oikeissa liikennetilanteissa, mikä vahvistaa lasten tapaa oppia. Tämä kertoo ehkä myös siitä, että liikenneturvallisuuksien pitkäjänteisellä työllä on vihdoin saatu tulosta aikaan ja vanhemmat kokevat liikennekasvatuksen jo olevan luonnollinen osa kasvatusta sekä kotona että päiväkodeissa ja kouluissa. Lisäksi on erittäin merkityksellistä, että vanhemmat ymmärtävät liikennekasvatuksen olevan eri tahojen yhteistyötä, eikä vastuuta siten voida jättää vain esimerkiksi päiväkodin harteille.

Vanhempia huolestutti aivan pienten lasten kanssa kulkeminen alueella. Monin paikoin lasta on pakko kuljettaa rattaissa, eikä ainakaan laskea kädestä irti. Vanhemmat ovat kuitenkin toiveikkaita ja odottavat tilanteen helpottuvan suurimpien työmaiden rauhoittuessa ja kun kevyen liikenteen väylät onnistutaan pitämään vapaina. (Heinonen 1997, 8 - 11.) Liikenneturvan teettämästä kyselystä poiketen vanhemmat eivät kuitenkaan varsinaisesti kokeneet, että lasten liikkumista alueella tulee rajoittaa, kunhan lapselle on selvää, mitä alueita hän saa

käyttää ja kulkea. Suurpellossa kun on loistavat mahdollisuudet käyttää pelkkiä kevyen liikenteen väyliä kuljettaessa alueelta toiselle ja lähin leikkipaikkakin on omassa pihassa. Tähän vaikuttaa myös voimakkaasti uudenlainen hajautettu rakennustapa, joka lisää turvallisuuden tunnetta ja liikkumismahdollisuuksia alueella. Lisäksi laajat avoimet viheralueet ja puistot luovat perinteisestä poikkeavan asuinalueen, missä lapset ja liikenne on pyritty erottamaan toisistaan. Tällöin leikki - ikäisen on omaehtoisen liikkumisen reviiirinä voi olla oma, suojattu kotipiha, koululaisen liikkumisvapaudet voivat ulottua omalle tutulle asuinalueelle ja nuoren reviiirinä voi parhaimmillaan olla jo koko lähialue. Olikin positiivista kuulla, että vanhemmat olivat keskivertoa tyytyväisempiä asuinalueensa turvallisuuteen ja lapsiystävällisyyteen etenkin kun otetaan huomioon alueen keskeneräinen rakennustilanne.

Tutkimuksissa onkin pystytty todistamaan, että vanhempien kokiessa lasten lähiympäristön ja kulkureitit turvallisiksi, lisää se lasten liikkumisvapauksia. Lasten liikkumisvapauksien laajentuminen puolestaan lisää lasten arkiliikkumista parantaen heidän fyysistä kuntoa ja vähentää vanhempien tarvetta kuljettaa lapsia. Kuljetustarpeen pieneneminen voi taas vähentää liikennettä etenkin päiväkotien ja lasten liikuntapaikkojen lähiympäristössä. Liikennejärjestelmässä ylipäätään lasten liikkumisen sosiaalisen tasa - arvon tukeminen lisää kaikkien elinympäristön hyvinvointia, viihtyisyyttä ja turvallisuutta. (Aarnikko, Kyttä & Myllymäki2002, 59 ja 60; Huopalainen2000, 1 ja 2.)

Vanhemmat kokivat, että leikkipaikat ovat paras tapa ottaa lapset huomioon alueen suunnittelussa ja heillä oli myös selkeä käsitys niiden sisällöstä. Ruotsalaisen tutkija Noren-Björnin mielestä on tärkeää, ettei lapsen leikkialue rajoitu pelkästään aidattuihin leikkikenttiin ja vanhemmat ovat ehdottomasti samoilla linjoilla. Nore´n-Björn (1977) totesi lapsia leikkikenttällä havainnoidessaan, että kiinteitä leikkivälineitä käytettiin tunnin aikana keskimäärin 2 - 3 minuuttia. Kiipeilytelineillä oli hyvin vähän käyttöä ja suosituimpiakin välineitä eli keinoja, hiekkalaatikkoa ja liukumäkeä käytettiin, korkeintaan viidennes leikkikenttällä oloajasta. Aktiivisimmassa käytössä olivat irtaimet leikkivälineet, materiaalit ja vapaat maapinnat, jotka mahdollistivat esimerkiksi rakentelun, kaivamisen, pallon pelaamisen, pyöräilyn ja laivojen uittamisenvastaavan toiminnan. Lapsilla tulisi myös olla mahdollisuus luoville leikeille esimerkiksi leikkimökeissä. (Aura, Horelli, & Korpela1997, 71 -73.) Alueen leikittävyttä ja lapsia ajatellen vastaavanlaisia ratkaisuja olisi perusteltua miettiä myös Suurpellossa.

Lapset hakeutuvat mielellään myös jännittäviksi kokemiinsa tilanteisiin ja saattavat kokea täysin turvallisen ympäristön ikävystyttäväksi. Tätä voidaan tukea ”turvallisen seikkailun” mahdollistavilla ympäristöillä, jolloin erityisen merkityksellistä on se, miten taloja, teitä ja avoimia maa - alueita järjestetään ja liikenne erotetaan sellaisista alueista missä on lapsia. Vanhempien mukaan Suurpellon hajautettu rakennustapa, väljyys ja laajat viheralueet lisäävät ehdottomasti alueen turvallisuutta. Pienetkin muutokset katutilassa, joilla vähennetään

liikenteen määriä ja nopeuksia siellä missä lapsia liikkuu sekä liikenteen uudelleenjärjestämistä, vähennetään samalla myös lapsiin kohdistuvia liikenneturvallisuusriskejä. (Aura, Horelli, & Korpela 1997, 73; Liikenneturva 1997.)

Kaiken kaikkiaan koen opinnäytetyöprosessin onnistuneeksi ja eheäksi kokonaisuudeksi, jossa eri menetelmät tukivat ja täydensivät toisiaan mielekkäällä tavalla. Tarkoitukseni selvittää Suurpellossa asuvien vanhempien käsityksiä siitä miten he näkevät ja kokevat alueen liikennejärjestelyt sekä ympäristön erityisesti lapsien kannalta toteutui ja koen, että vanhemmat myös saivat kokemuksen siitä, että heidän ilmaisemillaan asioilla on merkitystä ja heillä on mahdollisuus vaikuttaa siihen, miten alue rakentuu sekä muokkautuu. Vein työni omalta osaltani päätökseen sen suhteen, että esille nousseet asiat on viety eteenpäin ja niiden eteneminen on nyt ylempien tahojen käsissä sekä asukkaiden oman aktiivisuuden varassa. Toivoisin, että opinnäytetyöni todella saavuttaisi myös kaikki ne henkilöt, jotka työllään suoraan tai välillisesti vaikuttavat lapset ympäröivään liikenteeseen ja muuhunkin ympäristöön. Tarkoitukseni onkin lähettää työni esimerkiksi Suurpellon projektijohtajalle sekä Espoon teknisen ja ympäristötoimen tiedottajalle.

Prosessina opinnäytetyö on ollut pitkä ja aikaa vievä, mutta toisaalta myös hyvin antoisa ja opettavainen. Aiheen valitseminen ja työn aloittaminen sekä aiheeseen liittyvän tuoreen tutkimustiedon löytäminen tuntuivat kaikkein haastavimmilta. Lähdettäessä työstämään näinkin isoa työtä kuin opinnäytetyö on, niin tulee hyväksyä se, että alkuperäisiin suunnitelmiin tulee muutoksia, eivätkä ne ole aina pahasta. Löytynyt aihe oli kuitenkin kiehtova ja oli mielenkiintoista lähteä selvittämään asukkaiden omia näkemyksiä täysin uudella tavalla lähestymistavalla. Halusin kuitenkin otettavan huomioon erityisesti lapset, sillä kuten sanottua lasten liikuttamisen sosiaalisen tasa-arvon tukeminen lisää kaikkien elinympäristön hyvinvointia, viihtyisyyttä ja turvallisuutta. Valitsin kuitenkin kohderyhmäksi vanhemmat, joilla monesti on vahva käsitys siitä, mikä on lapsille parasta. Toivoisin kuitenkin, että alueella voitaisiin selvittää suoraan lasten omia käsityksiä alueesta ja mahdollistaa myös heidän osallistumisensa päätöksentekoon, sillä se on lapsille tärkeä kokemus ja vaikuttaa myönteisesti lapsen kehitykseen. Osallistumisen kautta opitaan myös hahmottamaan ne kanavat, joiden kautta oma ääni saadaan kuuluviin. Liisa Horellin mukaan lapset tulisi ottaa mukaan elinympäristönsä suunnitteluun, koska osallistuminen auttaa lapsia ”näkemään uudella tavalla asuinalueensa, asuinjärjestöjen roolin sekä kuntatason suunnittelu- ja päätöksenteko-organisaation” Samoin myös perehtymisen lasten maailmaan, heidän liikkumiseensa ja arjen toimintaansa tulisi olla nykyistä syvempää ympäristösuunnittelun käytännössä. (Aura, Horelli & Korpela 1997, 77.)

Opinnäytetyön tekeminen yksin toi mukanaan myös haasteita, sillä lähes kaikki työ ja suunnittelu oli todella tehtävä yksin. Välillä olisin kaivannut jonkun jakamaan työtaakan ja erityisesti antamaan oman näkemyksensä asiasta. Opin kuitenkin samalla ottamaan vastuuta isosta työs-

tä sekä luovuttamaan sitä osittain myös työskentelyyn osallistuvien vanhempien vastuulle. Suunnittelin itse puitteet haastatteluille ja yhteisöpajalle, mutta vanhempien vastuulla oli sisällön tuottaminen ja etenimme täysin heidän tuomiensa asioiden varassa. Yritin mahdollisimman vähän tuoda esiin omia näkemyksiäni aiheesta, jotta saadut tulokset olisivat täysin asukkaiden omia. Yksin työskennellessäni sain vapauden myös tehdä työtä silloin kun minulle sopi, eikä viivästyksistä tai muista ongelmista voinut syyttää kuin itseään. Saavutin kuitenkin suurimman tavoitteeni sen suhteen, että työn tekemisestä olisi hyötyä myös muille kuin itselleni.

Lähteet

- Aarnikko, H., Kyttä, M. & Myllymäki, T. 2002. Lasten näkökulma tienpidossa. Esiselvitys. Tiehallinnon selvityksiä 53/2002. Helsinki: Tiehallinto.
- ARTOVA. 2012. Arabianranta-Toukola-Vanhakaupunki -kaupunginosayhdistys. [Verkkodokumentti; viitattu 19.4.2012.] Saatavissa <http://artova.fi/uutiset-mainmenu-387/1975-liikenne-ja-valaistus-toimintaryhm-kehitt-liikenneturvallisuutta-yhteistyss-kaupungin-kanssa>.
- Aura, S., Horelli, L. & Korpela, K. 1997. Ympäristöpsykologian perusteet. Porvoo: WSOY.
- Eklund, T. & Laakso, T. 1993. Liikennekasvatuksen toteuttaminen Helsingissä 3 - 6 - vuotiaiden päiväkotiryhmissä. Helsingin lastentarhanopettajaopisto. Seminaarityö.
- Haasanen, E. & Kokljuschkin, N. 1997. Lastentarhanopettajien asennoituminen esikouluikäisten liikennekasvatukseen. Helsingin yliopisto. Lastentarhanopettajan koulutus. Proseminaarityö.
- Heinonen, M. 1997. Alle kouluikäisten liikenneturvallisuuspulmat - kysely päiväkotilasten vanhemmille. Liikenneturvan tutkimusmonisteita 77/1997. Helsinki: Liikenneturva.
- Heinämäki, U. & Juntunen, S. 1999. Toisluokkalainen lapsi liikenteessä. Tutkimus toisluokkalaisten lasten liikennekäyttäytymisestä ja -käsityksistä sekä liikenneasenteista ja -tiedoista. Jyväskylän yliopisto. Opettajankoulutuslaitos. Kasvatustieteen pro gradu -tutkielma.
- Hirsjärvi, S. & Hurme, H. 2001. Tutkimushaastattelu: teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Helsinki: Yliopistopaino.
- Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2010. Tutki ja Kirjoita. Helsinki: Tammi.
- Huopalainen, M. 2000. Perjantaiseminaari: Lapset ja liikenne. Liikenneturva.
- Jakkula, K. 2002, Oulun yliopiston kirjasto [Verkkodokumentti; viitattu 02.03.2012.] Saatavissa <http://herkules.oulu.fi/isbn9514266536/html/x460.html>.
- Kalenoja, H., Pöllänen, M. & Rautiainen, J. 2006. Lasten ja nuorten ennakoiva liikenneturvalisuustyö. Tampere. Tampereen teknillinen yliopisto. Liikenne- ja kuljetustekniikan laitos.
- Krogstrup, H- K. FinSoc Arviointiraportteja 1/2004. Helsinki, Stakes. [Verkkodokumentti; viitattu 02.03.2012.] Saatavissa <http://www.sosiaaliportti.fi/File/8579b014-b4a9-4ddd-8f14-1a40136f2b2f/bikva.pdf>.
- Laurea-ammattikorkeakoulun eettinen toimikunta. 2007. Laurea-ammattikorkeakoulun eettiset ohjeet tutkimus- ja kehittämistyötä sekä opinnäytetöitä varten.
- Liikenneturva. 1997. Liikenneturvan perheprojekti 1996 ja seminaari lasten liikenneturvallisuudesta.
- LVM 2005. Tieliikenteen turvallisuus 2006 - 2010. Liikenne- ja viestintäministeriö. Julkaisu saatavilla internet-osoitteesta <http://www.mintc.fi/oliver/up1959-Liikenneturvallisuusohjelma.pdf>.
- Miettinen, S. 2011. Palvelumuotoilu - uusia menetelmiä käyttäjätiedon hankintaan ja hyödyntämiseen. Teknologian teollisuus. Tampere: Tammerprint Oy.

Nieminen, R. 1982. Kodin liikennekasvatukseen liittyvän oppimateriaalin evaluointia. -Kiipeli -kirjanen ja perheet, joissa on 4 - 5-vuotias lapsi. Helsingin yliopisto. Kasvatustieteen laitos. Pro gradu tutkielma.

Sammalmaa, L., Raivola, P. & Nummenmaa, T. Liikenneturvan tutkimuksia 106/1991. Perheen toiminta ja lapsen turvallisuus. Liikenneturva.

Sandels, S. 1966. Lapset ja liikenne. Eripainos Lapsi ja Nuoriso - lehden numeroista 10, 11, 12/1966. Helsinki: Multor.

Suurpelto.fi. 2011. [Verkkodokumentti; viitattu 30.01.2012.] Saatavissa <http://www.suurpelto.fi/rakentaminen.html>.

Tuomi, J. Sarajärvi, A. 2009. Laadullinen tutkimus ja sisällön analyysi. Helsinki: Tammi

VAVA 2006, Joensuun yliopisto [Verkkodokumentti; viitattu 02.03.2012.] Saatavissa <http://www.joensuu.fi/tkk/projektit/vava/cdrom4/Sosiaalinen%20vuorovaikutus/Videoinnin%20k%E4ytt%E4%20arviointin%20tukena.pdf>

Kuvat



Kuva 1: Väärin pysäköidyt autot



Kuva 2: Kävelytien päässä odottaa yllätys



Kuva 3: Työmaaromua

Liitteet

Liite 1 Esittely opinnäytetyöstä



Hei olen sosionomi opiskelija Reija Rissanen Otaniemen Laureasta ja teen opinnäytetyötäni Espoon Suurpellossa KOULII -hankkeessa.

Opinnäytetyöni käsittelee lasten liikennekasvatusta ja -turvallisuutta. Tarkoituksenani olisi ensin kartoittaa haastattelun avulla erityisesti teidän Suurpellossa asuvien vanhempien käsityksiä siitä, miten te näette ja koette Suurpellon alueen ja liikennejärjestelyt erityisesti lasten (2 - 6 - vuotiaat) kannalta. Haluaisin vastauksia etenkin kysymykseen: Miten lapset tulisi huomioida liikenteessä ja liikennesuunnittelussa?

Haastatteluiden jälkeen seuraa itsenäisen työskentelyn osuus, jossa käytetään apuna niin kutsuttua visuaalista päiväkirjaa. Tarkoituksena on, että käyttäjät kirjaavat kokemuksiaan lasten liikenneturvallisuudesta Suurpellossa kuvien ja tekstin avulla päiväkirjaan. Vanhempien on tarkoitus asettua erityisesti lapsen asemaan ja kertoa siitä miten Suurpellon alueen liikennejärjestelyt vaikuttavat lapsen päivittäiseen toimimiseen ja liikkumiseen.

Tämän jälkeen seuraa niin sanottu yhteistoiminnallinen osuus, jonne osallistuvat kaikki haastattelemani henkilöt itseni lisäksi. Tällöin kokoamme erilaisten kuvataulujen, valokuvaamisen, päiväkirjojen ja haastattelujen yhdistelmällä kaiken saamamme tiedon ja saatamme löytää myös muutamia ratkaisuja. Yhdessä kasattua aineistoa voi sitten viedä eteenpäin ja kehittää Suurpellon liikenneturvallisuutta. Vanhemmilla olisi siis mahdollisuus päästä vaikuttamaan ja luomaan turvallisempaa ympäristöä lapsilleen Suurpeltoon.

Jos kiinnostuit tai tarvitset lisätietoja niin minut saa kiinni numerosta 0405941328 tai sähköpostilla Reija.Rissanen@laurea.fi



Liite 2 Haastattelukysymykset

Haastattelukysymykset:

- Minkä ikäisiä lapsia teillä on?
- Kauanko olette asuneet Suurpellossa?
- Miten uuden asuinalueen kaavoituksessa on huomioitu lasten tarpeet?
- Millaisia leikkipaikkoja lapsille on/tulisi olla? (turvallisuus, tilavuus)
- Millaisia liikenneturvallisuusongelmia lapsesi lähiympäristössä on?
- Mikä on suurin huolenaiheesi lapsesi turvallisen liikkumisen kannalta?
- Mikä on lapsesi kulkureitin vaarallisin paikka? Miksi?
- Mitä mielestäsi voitaisiin tehdä, jotta liikenneturvallisuus tässä vaarallisessa paikassa paranisi?
- Miten kulku pysäköintialueille on järjestetty lasten turvallisuus huomioon ottaen?
- Millainen nopeusrajoitus on riittävän alhainen ja miten sitä noudatetaan?
- Miten korkeat pensaat tai lumivallit vaikuttavat lasten näkemiseen tai näkymiseen?
- Miten koette kevyen liikenteen väylien määrän vastaavan tarpeisiin tällä hetkellä?
- Mitä Suurpellossa voitaisiin tehdä tienylitysten turvaamiseksi? (suojaiteiden tarve ja si-
joittelu, ali - ja ylikulkupaikat, liikennevalot)
- Pelkääkö lapsesi liikennettä, jos kyllä, niin miten se ilmenee?
- Miten lapsi kulkee päivähoitoon?
- Mitä päivähoidossa voitaisiin tehdä?
- Millaisia ajatuksia herää liikennekasvatuksesta?
- Miten kotona on käsitelty liikenneturvallisuutta?
- Mistä saat tietoa liikenneturvallisuuteen liittyvistä asioista?
- Millä tavalla osallistuisit (lasten)liikenneturvallisuutta käsittelevään tapahtumaan /
tietoiskuun?

Liite 3 Suostumus tutkimukseen osallistumisesta

SUOSTUMUS TUTKIMUKSEEN OSALLISTUMISESTA

Tutkimus: Koului-hankkeen arviointitutkimus

Tutkimuksesta vastaavat henkilöt: **Soile Juujärvi ja Kaija Pessa**

Hankkeen kuvaus:

Koului-hanke on Laurea-ammattikorkeakoulun ja koulutusyhtymä Omnian yhteishanke (2010-2012), jonka tarkoituksena on edistää ammatillisen toisen asteen ja ammattikorkeakoulun yhteistyötä ja Espoon alueella. Koului-hankkeessa kehitetään opetushenkilöstön t & k & i-osaamista erityisesti palvelumuotoilun konseptia hyödyntäen.

Espoon Suurpelto toimii LivingLab-ympäristönä, jossa opettajat, opiskelijat ja alueen toimijat kehittävät ja kokeilevat elämäntapaa ja - tilanteeseen sopivia palveluja ja tuotteita vuorovaikutuksessa käyttäjien kanssa. Hankkeen tuloksena rakentuu monialainen oppimisklusteri, jossa integroituu ammatillinen toinen aste ja korkeakoulutus ja joka hyödyntää palvelumuotoiluun perustuvaa t & k & i-toimintamallia ja LivingLab-ympäristöä aluekehitystyön välineinä.

Hanke on vaiheistettu siten, että ensin luodaan projektin ohjelmateoria opetushenkilöstön ja alueen toimijoiden yhteiskehittelynä (2010). Toisessa vaiheessa (2011) toteutetaan valmennuspolut opetushenkilöstölle ja palvelumuotoilupilotit yhteiskehittelynä alueen toimijoiden ja opiskelijoiden kanssa. Kolmannessa vaiheessa (2012) kiteytetään ja testataan palvelumuotoiluun perustuvaa t & k & i - toimintamallia LivingLab-ympäristössä. Hankkeessa toteutetaan arviointitutkimus, jonka avulla arviointitietoa kerätään ja analysoidaan kaikissa hankkeen vaiheissa. Tutkimusaineisto kerätään ja säilytetään tutkimuseettisten periaatteiden mukaisesti.

Tutkimusaineistoa kerätään hankkeessa tapahtuvasta kehittämistyöstä ja asteiden välisen yhteistyön prosessista seuraavasti

- Seminaarit, workshopit ja ohjausryhmän kokoukset taltioidaan
- Tiimien työskentelyn tulokset taltioidaan
- Sidosryhmäyhteistyö dokumentoidaan
- Kehittämisinterventtioiden toteutukset dokumentoidaan

Tutkimuksen tuloksia julkaistaan kansallisissa ja kansainvälisissä julkaisuissa ja foorumeilla. Tuloksia hyödynnetään myös hankkeen raportoinnissa.

Minulle on selvitetty yllä mainitun tutkimuksen tarkoitus ja tutkimuksessa käytettävät tiedonhankintamenetelmät. Olen tietoinen siitä, että tutkimukseen osallistuminen ei aiheuta minulle minkäänlaisia kustannuksia ja henkilöllisyyteni jää vain tutkijoiden tietoon.

Suostun siihen, että työskentelyäni taltioidaan (kuvataan ja äänitetään) ja hankkeessa tuotamaani aineistoa käytetään tutkimuksen tarpeisiin. Kerättyä aineistoa voi käyttää myös opetus- ja julkaisutarkoitukseen.

Päiväys

Tutkimukseen osallistujan allekirjoitus ja nimenselvennys

Liite 4 Tulosten koonti

Suurpellon turvallisuusongelmat ympäristössä ja liikenteessä

- Rakennustyömaista aiheutuvat ongelmat
- Autojen pysäköinnistä aiheutuvat ongelmat
- Autoilusta aiheutuvat ongelmat

Vanhempien ajatuksia lasten liikennekasvatuksesta

- Aiheen ajankohtaisuus
- Liikennekasvatuksen sisällöt
- Liikennekasvatukseen liittyvän tiedon saanti
- Mallina oleminen liikenteessä

Suurpellon alueen leikittävyys ja perhettä tukeva ympäristö

- Leikkipaikat
- Luonto
- Kevyen liikenteen väylät
- Palvelut

Lasten turvallisen liikkumisen aineksia Suurpellossa

- Lasten liikkuminen liikenteessä
- Turvallisuutta lisäävät tekijät